MARYNARZ POLSKI

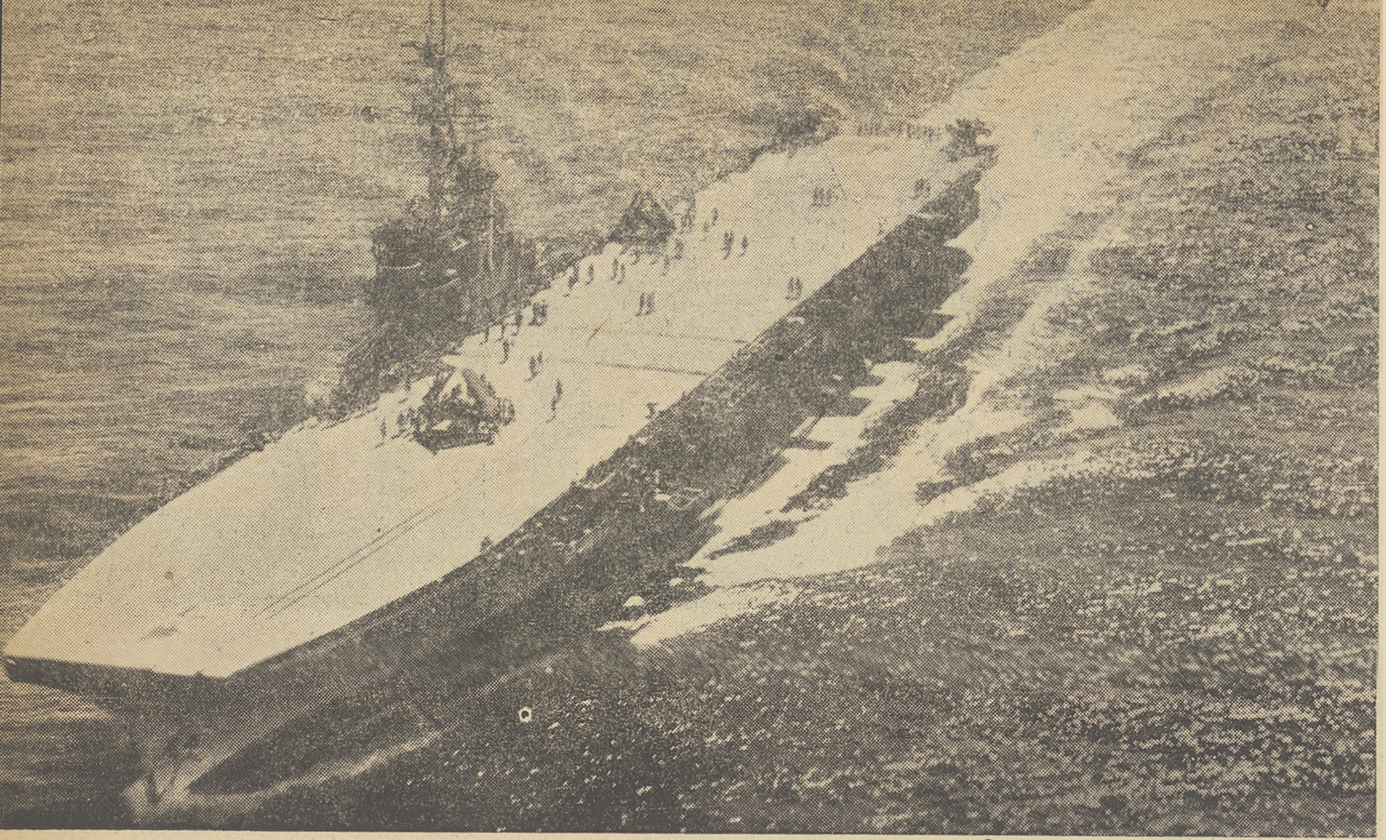




MIESIĘCZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Rok I Czerwiec 1946 r. Nr 3

CENA EGZ. 15 ZŁ



Lotniskowiec brytyjski HMS „Colussus"

Treść:

Redaktor: kpt. Marian Brandys.
Układ graficzny: kpt. Adam Jaeger, por. J. Balcerak.
Rysunki: bosm. pchor. Sł. Sierecki
Fotografie: bosmat J. Uklejewski, Fl. Staszewski, British Official Photograph, S.I.B. Photoservice.

Wydawca: ZPW Marynarki Wojennej
Druk i ilustracje wykonano w Zakł. Graf. **Wydawnictwa ZPW Mar. Woj.**

MARYNARZ POLSKI

MIESIĘCZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK I. Gdynia, czerwiec 1946 r. NR. 3.

Morska treść referendum

Głosowanie ludowe zadecyduje jakiej Polski pragnie absolutna większość Polaków. Czy ma to być Polska dawna, o wynaturzonym kształcie, odepchnięta od morza, nosząca we własnym łonie zarzewie ciągłych niepokojów i konfliktów — czy też Polska nowa, uzdrowiona geograficznie i strategicznie, oparta długą nieprzerwaną linią o naturalną granicę Nysy, Odry i Bałtyku.

Suwerenny i jedyny sędzia swoich spraw — Naród — orzeknie, czy nowa Polska ma powrócić w niewolę obszarnictwa i kapitału i zostać po staremu zacofanym krajem rolniczym, czy też ma kroczyć naprzód drogą już zrealizowanych reform społecznych i stać się w rezultacie krajem na prawdę nowoczesnym o strukturze rolniczo-przemysłowo-morskiej.

Wynik referendum powie wreszcie, czy Naród Polski dopuści, tak jak to się stało przed 25 laty, do unicestwienia olbrzymiego dorobku społecznego przez reakcję, która zamierza drogę postępu zagrodzić barykadą senackich foteli, — czy też ten dorobek zabezpieczy i utrwali przez postawienie na jego straży demokratycznego jednoizbowego parlamentu.

Trzy krótkie pytania głosowania ludowego zamykają w swej treści całą istotę historycznych przeobrażeń, które składają się na pojęcie Nowej Polski.

Nas, marynarzy i ludzi Wybrzeża, te przeobrażenia interesują w pierwszym rzędzie z punktu widzenia polskiej polityki morskiej.

Aby zrozumieć doniosłość historycznego zwrotu, jaki nastąpił w naszym stosunku do morza, aby zmierzyć cały ogrom postępu, jaki został w tej dziedzinie dokonany — trzeba cofnąć się myślą wstecz i przypomnieć sobie, jak wyglądały nasze sprawy morskie przed wrześniem 1939 r.

Sprawy te przedstawiały się wówczas fatalnie. Zrzucony nam z wersalskiego stołu ochłap siedemdziesięciopięcio-kilometrowego wybrzeża, nie mógł zaspokoić naszych morskich aspiracji i w żadnym razie nie mógł uczynić z nas państwa morskiego. Ubóstwo stanu faktycznego musieliśmy nadrabiać sztucznie rozdmuchaną propagandą.

Manifestując na karykaturalnie wąskim wybrzeżu nasze przywiązanie do morza, ogłaszaliśmy całemu światu, że wbrew wszystkim i wszystkiemu uważamy się za naród morski. Pozorną beztroską i entuzjazmem osłanialiśmy bolesną gorycz prawdziwego stanu rzeczy, który bynajmniej nie był zadawalający. Sanacyjna polityka „dwóch wrogów", skierowana głównie przeciwko Związkowi Radzieckiemu, pozbawiała nas naturalnego oparcia na wschodzie, a tym samym eliminowała z gry międzynarodowej

jako siłę polityczną. Tymczasem pazury niemieckiego drapieżcy coraz mocniej zaciskały się na naszym gardle. Sytuacja była beznadziejna i nic nie pozwalało oczekiwać, że nastąpi w niej zmiana na lepsze.

W owych czasach czerwcowe Dni Morza (w bieżącym roku ze względu na datę referendum, będziemy je obchodzić dopiero w lipcu), były dla nas czymś w rodzaju rozkosznego, ale usypiającego narkotyku.

Mając przed oczami portową Gdynię, ten najwspanialszy protest polskiego świata pracy, rzucony w twarz wersalskim kombinatorom, wsłuchani w rytmiczny krok defilujących oddziałów marynarzy, upojeni warkotem nielicznych samolotów i otumanieni dętym kłamstwem licznych mocarstwowych przemówień — zapominaliśmy o niewesołej rzeczywistości, odsuwaliśmy od siebie myśl, że ówczesne Polskie Morze było jedynie propagandowym ornamentem, pozwalaliśmy się usypiać mocarstwowym kłamstwem i wierzyliśmy przez chwilę, że jesteśmy naprawdę państwem morskim. Łudziliśmy się, bo innego wyjścia wówczas nie było. Łudziliśmy się tak długo, póki nas nie odarł z tych złudzeń niemiecki złoczyńca.

Jakże inaczej przedstawiają się perspektywy morskie w nowej Polsce — w Polsce o uzdrowionym kształcie geograficznym i nowej treści społeczno-gospodarczej.

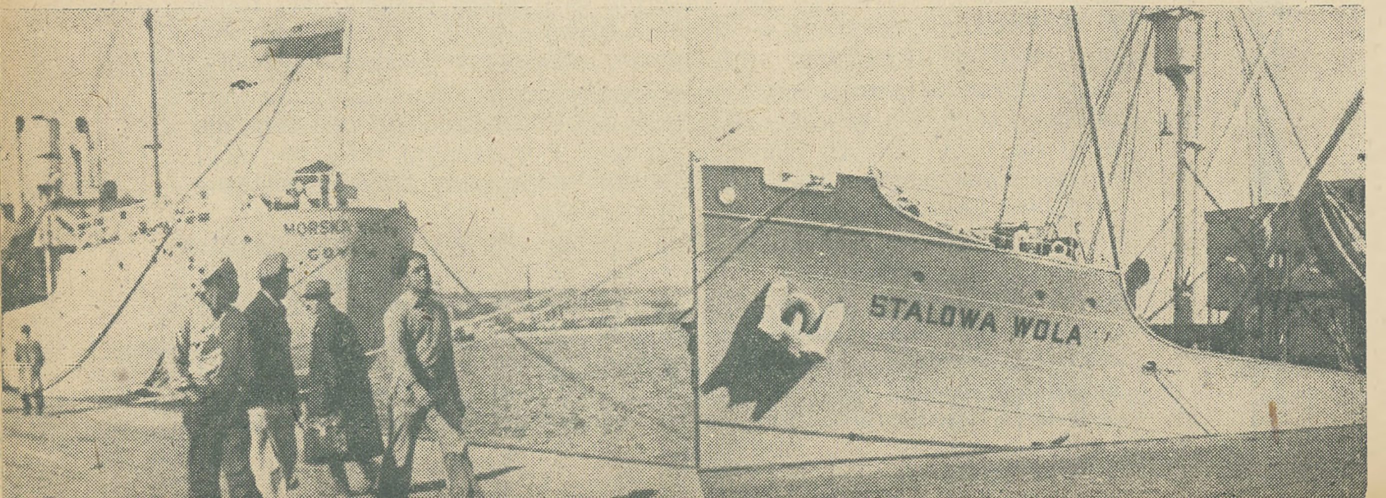
Panując nad przeszło pięćsetkilometrowym wybrzeżem, uzbrojonym w duże porty: Gdańsk,, Szczecin, Gdynię, Kołobrzeg i Elbląg, wchodzimy do rodziny narodów bałtyckich już nie jako intruz i popychadło, ale jako równorzędny partner. Pewne i potężne zaplecze, jakie zdobyliśmy w naszym wschodnim sprzymierzeńcu, pozwala nam ufnie spoglądać w przyszłość, bez lęku przed powtórną agresją niemiecką. Dzięki głębokim przeobrażeniom gospodarczym posiadamy wszelkie warunki, aby w jak najkrótszym czasie stać się zdrowym i silnym państwem morskim. I dlatego w bieżącym roku obchód Święta Morza wolny będzie od osadu goryczy. Będzie to najradośniejsze święto mobilizacji sił i zapału całego Narodu na usługi Polskiej Sprawy Morskiej.

Ale na miesiąc przed datą tego Święta mamy w głosowaniu ludowym udzielić odpowiedzi na decydujące pytanie, czy pragniemy utrzymania tych wszystkich zdobyczy, osiągniętych krwią żołnierza, potem robotnika i trudem inteligenta, które zapewnią nam przyszłość, odpowiadającą naszemu przeznaczeniu historycznemu i geograficznemu. Musimy odpowiedzieć na pytanie, czy rzeczywiście pragniemy zostać silnym i zdrowym państwem morskim.

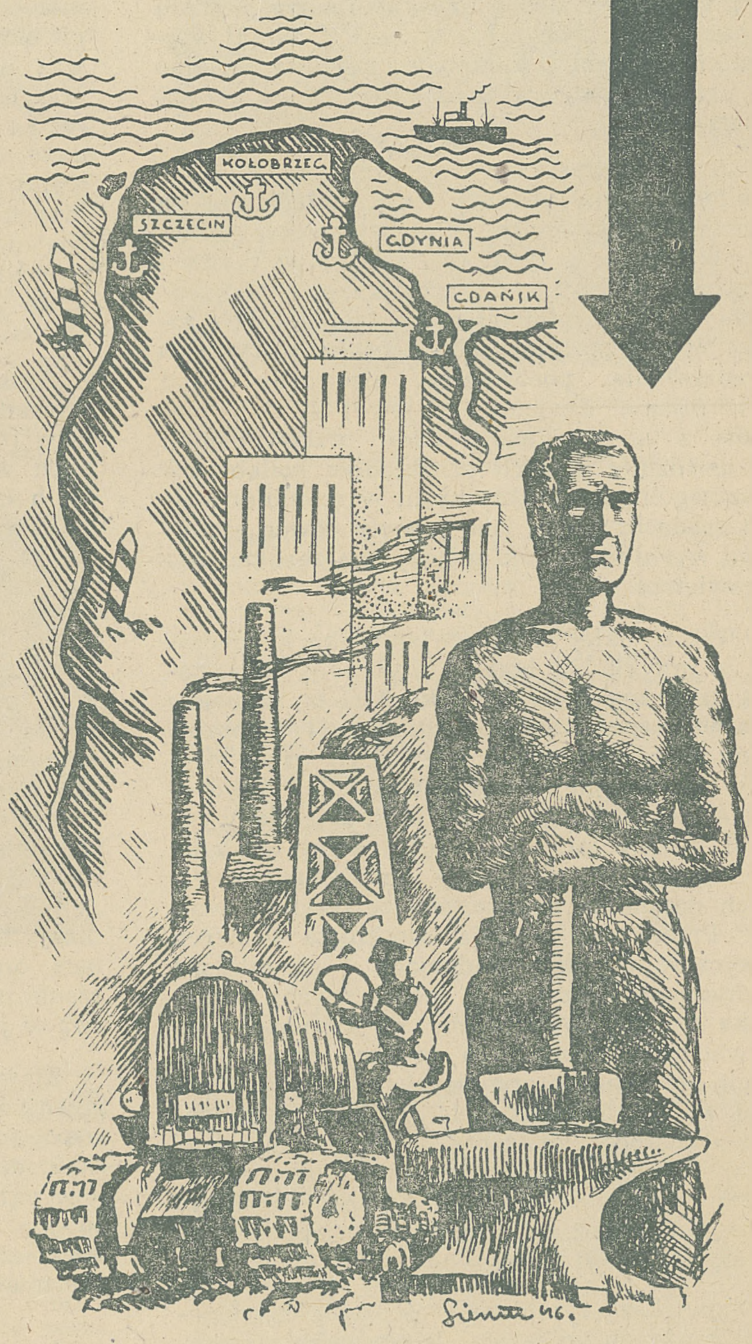
Gdyż państwem takim staniemy się tylko w tym wypadku, jeżeli utrzymamy nasze nowe granice, jeżeli głębokie przeobrażenia społeczne i gospodarcze, jakie zaszły w naszym organizmie społecznym, ustalą jego nowy kręgosłup, jeżeli na straży pozycji już zdobytych stanie niezawodny rzecznik postępu — jednoizbowy parlament.

Każdy, komu leży na sercu morska przyszłość Państwa Polskiego, może udzielić na pytanie referendum jednej tylko odpowiedzi. Odpowiedzią tą będzie trzykrotne zdecydowane „tak".

Miłe spotkanie w porcie gdyńskim dwóch naszych statków s/s „Morska Wola" i s/s „Stalowa Wola"



referendum ludowe~ !



TAK!
TAK!
TAK!

Kmdr. ppor. Stanisław Mieszkowski

O zdrową myśl wojenno morską

Nader szybki i wielostronny rozwój rodzajów broni będący konsekwencją zastosowania najnowszych zdobyczy techniki odkryć i wynalazków do ulepszenia i rozszerzenia środków walki, zda się, zapoczątkował proces niwelacyjny między dotąd obowiązującym ścisłym rozdziałem trzech członów siły zbrojnej: wojska, marynarki i lotnictwa, mających kolejno za przeznaczenie walkę na lądzie, morzu i w powietrzu.

Jedną z charakterystycznych cech tylko co minionej wojny, jest stworzenie całego szeregu płaszczyzn stycznych pomiędzy poszczególnymi broniami w tych członach, a w dalszym postępie procesu, nie notowanej w poprzednich wojnach, kollaboracji poszczególnych rodzajów siły zbrojnej. Jako przykład pierwszego spostrzeżenia, porównajmy chociażby skład i uzbrojenie dzisiejszej bojowej dywizji piechoty z takąż dywizją doby przedwojennej. W dziedzinie nowych przykładów kollaboracji poszczególnych sił zbrojnych, wymienimy wojska spadochronowe, jako typowy dowód szczelnego wypełnienia luki między siłą zbrojną lądu i powietrza.

Jeszcze dalej posunięte zjawisko kollaboracji, w przykładzie bodaj klasycznym, przedstawia dzisiejszy desant morski. Jest to, w wojnie ostatniej, specjalnie rozbudowana i rozpracowana ścisła współpraca wszystkich trzech członów siły zbrojnej. Podkreślamy tutaj słowo — dzisiejszy, gdyż sam desant jako taki znany jest od 3 tysięcy lat, ale jakże inaczej wyglądał on zawsze od organizacji amfibijnej dzisiejszych desantów, dokonanych w ostatniej wojnie! Przez całe stulecia zamknięta w swych klasycznie morskich tradycjach i ograniczona trudnościami rozwiązań technicznych, marynarka nie przemyślała nic co możnaby było nazwać przystosowaniem do akcji desantowej. Jeżeli porównamy organizację desantów z zeszłej wojny, jak Dardanele, Seebrügge lub desant w Zatoce Tagalachta na Ozylji z organizacją, sprzętem technicznym i przystosowaniami tej operacji w Północnej Afryce, Sycylii lub Francji, to obraz postępu w tej dziedzinie stanie się aż nazbyt plastycznym.

Największą symbiozę w poszczególnych siłach zbrojnych wykazują bezsprzecznie marynarka i lotnictwo jako siły zbrojne, działające w żywiołach obcych naturze człowieka — mieszkańca lądu. Kollaboracja tych członów pozornie zespoliła je nawet na przestrzeniach wodno-powietrznych. Przed II-gą wojną światową byliśmy wyznawcami aksjomatu, że samolot w walce na morzu nie może nigdy zastąpić okrętu, jako głównego środka walki, ponieważ nie potrafi trwać na nim przez dłuższy czas, co jest jedną z najistotniejszych cech operacji i walki morskiej (dozór, blokada). Osiągnięte doświadczeniami rozszerzenie pojęć tej wojny obaliło tę sztywną tezę, jak zresztą wiele innych. Formuła jej musi być zmodyfikowana. Niejednokrotnie, bowiem, okazało się, że w pewnych warunkach samolot z powodzeniem może już dzisiaj zastąpić okręt i w roli jego „trwania".

Ten pobieżny szkic paru uwag mógłby doprowadzić w dalszych wywodach do rzucenia tezy, iż na skutek wielkich osiągnięć technicznych w dziedzinie uzbrojenia, zarysowuje się na horyzoncie przyszłości sił zbrojnych fuzja jej trzech członów.

Są to jednak przewidywania błędne, a zjawiska, jakimi argumentują zwolennicy niwelowania sił zbrojnych — pozorne. Widoki na ewentualne zlanie się sił zbrojnych trzech ośrodków, powstały ze zjawiska szczelnego wypełnienia luk w strefach stycznych między właściwymi przestrzeniami „zainteresowań" wojska, marynarki i lotnictwa, oraz rozrostem i rozbudową tyłów coraz to komplikujących się zagadnień technicznych, niejednokrotnie wspólnych dla wszystkich trzech członów siły zbrojnej. Z tych też względów, między innymi, wynikają ostatnio zmiany strukturalne w szematach organizacyjnych niektórych państw, łączenie ministerstw wojska, marynarki i lotnictwa w jedną całość (Francja, Z. S. R. R.) i t. d.

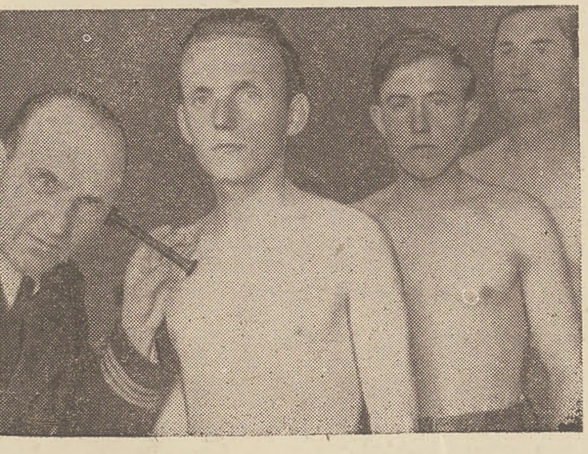
Zjawiska ostatniej wojny: rozstrzygające gigantyczne działania amfibijne, wzajemne wsparcia członów siły zbrojnej w szerokiej skali, doprowadzające np. do położenia „dzwonów ogniowych" przez wielkie okręty na linie odległe dziesiątki kilometrów od wybrzeża, walki okrętów z czołgami, albo użycie załóg okrętowych do przełamań oporu przeciwnika

(Dokończenie na str. 31-ej.)

Młodzi ochotnicy zasilają marynarskie szeregi

Marynarka Wojenna R. P. zwiększa się z każdym niem. Nasza siła morska rośnie z każdym okrętem vojennym i handlowym statkiem wracającym, lub rzechodzącym w służbę Rzeczypospolitej. Polska ota wojenna zasilona okrętami, które wróciły ze zwecji i z Niemiec oraz jednostkami przekazanymi am przez Związek Radziecki, staje się realnym wyładnikiem naszej siły na Bałtyku. Aby obsadzić jenak naszą flotę, trzeba zasilić młodym, zdrowym maeriałem ludzkim, mocno przetrzebione szeregi nazych marynarzy. Tu pojawia się jednak trudność postaci braku fachowców morskich, a naglące zaania nie pozwalają na dłuższe szkolenie. Wyjściem tej trudnej sytuacji było ogłoszenie ochotniczego aciągu do Marynarki Wojennej, roczników 1926—24, rzy czym warunkiem przyjęcia jest posiadanie coajmniej 6 klas szkoły powszechnej, zawodu specalnego jak mechanik, ślusarz. Ponadto wymagane są uże walory fizyczne.

Ogłoszony zaciąg wywołał wielkie zainteresowaie i ściągnął wielką rzeszę ochotników do Rejonovych Komend Uzupełnień. Szczególnie tu, na Wyrzeżu, zaciąg zgromadził wielu chętnych. Już od vczesnego rana gmach RKU w Gdyni jest oblężony rzez tłum kandydatów na marynarzy. Każdy z nich iśnie się, by prędzej stanąć przed komisją, widać, że łużba w Marynarce silnie ich pociąga. W sali gdzie rzęduje komisja odbywa się szczegółowe badanie ekarskie. Służba marynarska wymaga wysokich waorów fizycznych i przejść przez komisję jest równie rudno, jak przez przysłowiowe „ucho igielne". Mimo o większości kandydatów udaje się wyjść z badań zczęśliwie, co biorąc pod uwagę ciężki sześcioletni, kres okupacji, wywołuje pewne, miłe zresztą, zdzivienie samej komisji. Budowa fizyczna i stan zdrowia badanych przedstawia się nadspodziewanie do-



— Zdrów jak ryba — orzekł lekarz.

orze. Wszystko to chłopcy młodzi, zdrowi o wspaniaej budowie ciała. Członkowie komisji: przewodniczacy kpt. Jakubowski, kpt. mar. dr Lekszycki, dr Bienkowski, lekarz powiatowy dr Klimowicz i przedstawiciel Miejskiej Rady Narodowej ob. Pacholczyk, mają pełne ręce roboty. Oto młody, bo urodzony w 1928 roku Korzanowicz Stanisław pochodzący z Wilna, uczeń gimnazjum mechanicznego, wesoły, tryskający tężyzną fizyczną, staje przed komisją. „Jestem zdrów jak ryba, a służba w Marynarce Wojennej to moje największe pragnienie" — mówi Zalewski Wojciech z Warszawy, młodzieniec 20 letni z zawodu mechanik. „A, to zaraz zobaczymy" — odpowiada lekarz i rozpoczyna się badanie. Wzrok, słuch, mięśnie, nerwy, wszystko to poddane zostaje drobiazgowym próbom technicznym. Jednak obaj uradowani, przyszli marynarze, przechodzą przez nie szczęśliwie.

Z lekkim niepokojem śledzi Łachowski Zbigniew z Kowla, ślusarz ur. 1927 roku, ruchy lekarzy badających go. Jest widocznie podniecony „czy przyjmą go do wymarzonej marynarki"? Palce lekarza i słuchawka przesuwają się wolno po szerokiej, muskularnej piersi młodzieńca, zdrowe płuca oddychają głośno, rytmicznie. Lekarze odchodzą, pochylają się nad stołem, napięta chwila ciszy i pada głośno krótkie „przyjęty". Uśmiech radości rozbłyska na młodzieńczej twarzy i wzrok zapala się, może ujrzał już siebie, w wyobraźni, na okręcie, na morzu... Jeszcze chwila, zapisanie wyników badań, niezbędne formalności i rozradowany chłopiec otrzymuje, upragnioną przez wielu, kartę przyjęcia.



„Drzwiami i oknami" walą z całej Polski kandydaci na młodych marynarzy. Wśród ochotników spotkać można nierzadko repatriantów z zagranicy.

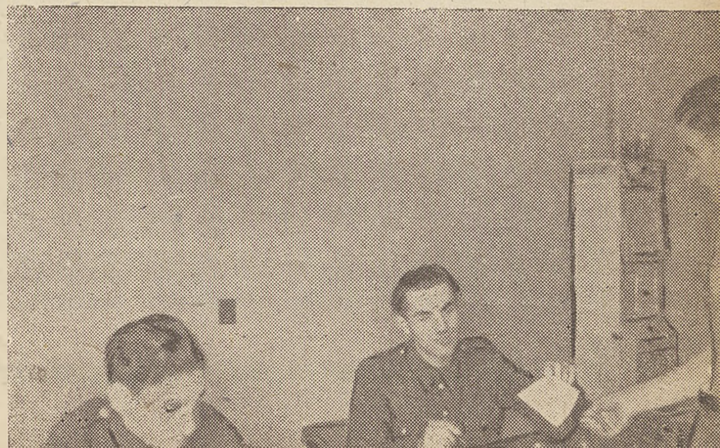
Odrzuconych jest niewielu.

Nadspodziewanie dobra kondycja przyjętych pozwala przypuszczać, że podołają twardej służbie marynarza.

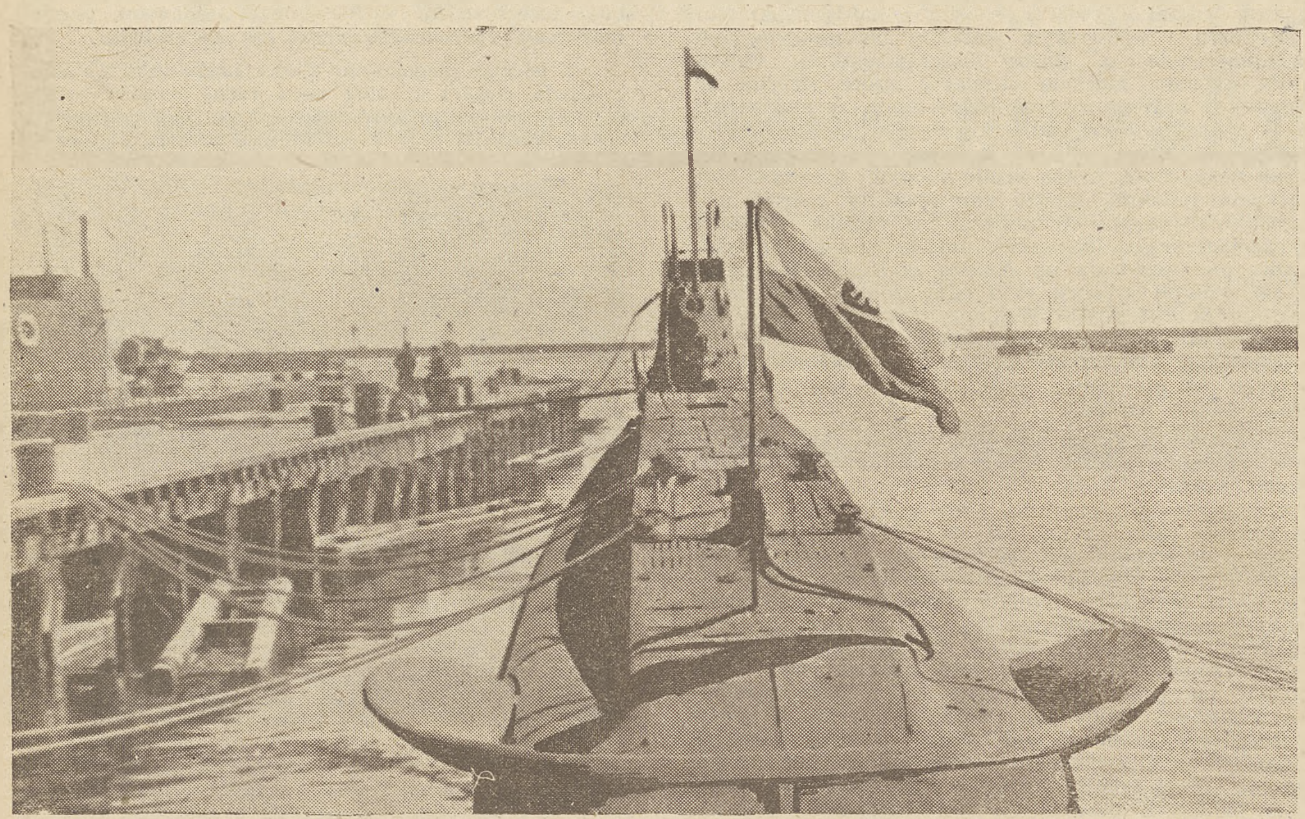
Więc do widzenia na okręcie, na morzu!

Ziuk

Rejestracja — nieodzowna formalność.



Szwedzkie refleksje i polska rzeczywistość naszych „podwodniaków"



ORP. „Ryś"

Dywizjon okrętów podwodnych, który powrócił ze Szwecji stał się zaczątkiem Polskiej Marynarki Wojennej. Wszystkie trzy okręty dywizjonu brały udział w walkach na Bałtyku we wrześniu 1939 r. Niemieckie lotnictwo i flota urządziły formalne polowanie, by za wszelką cenę zniszczyć i nie wypuścić na pełne morze, naszych okrętów. Jednak mimo nieprzerwanych ataków zdołały one przedrzeć się przez niemiecką blokadę zatoki gdańskiej i wyjść na pełne morze. Co prawda nie uszło to „na sucho". ORP „Ryś" został dość poważnie uszkodzony odłamkami, które rozbiły na nim balastry ropne. Na ORP „Sęp" odłamki bomby głębinowej przebiły tłumiki, tak że dwie tony wody wlało się do okrętu. Jednak dzięki odwadze i zgodnemu wysiłkowi załóg, oba uszkodzone okręty wraz ze swym trzecim, szczęśliwszym współtowarzyszem niedoli, ORP „Żbik" przedostały się do Szwecji, gdzie nastąpiło internowanie na okres 6 lat. Ten długi okres bezczynności, nadsłuchiwania odgłosu walk w Polsce i o Polskę na całym świecie, był ciężką próbą dla rwącego się do walki marynarza polskiego. St. bosman Kuśmider, który od 1931 r. „pływa pod wodą", wspomina ze smutkiem szwedzkie czasy, tak zresztą, jak i reszta starych podwodniaków. Dywizjon został przyjęty przez Szwedów ze szczerą gościnnością. Przymusowa gościna rozpoczęła się w twierdzy morskiej Waxholm, następnie dłuższy czas stacjonowały okręty w Sztokholmie, a wreszcie najdłużej w Mariefried, gdzie znalazły dość oryginalną przystań. Oto na wielkim jeziorze Melaren zamknięto je za licznymi śluzami. Szwedzi obawiali się, by nie poszli polscy marynarze śladami „Orła", który właśnie przedarł się z Tallina do Anglii. Chociaż już w maju 1940 roku wszystka amunicja i broń oraz mapy zostały zabrane z okrętów, straż szwedzka pilnie strzegła brzegów jeziora. Jednak na ogół Szwedzi odnosili się bardzo poprawnie i życzliwie. Mimo, że w pierwszych miesiącach załogi siedziały za drutami, to jednak wkrótce pozwolono wychodzić nawet bez przepustek do miasta, ale tylko... w cywilnym ubraniu. Szwedzi nie chcieli drażnić Niemców. Czarne krzyże niemieckich samolotów często pojawiały się nad Szwecją, ignorowane przez przeciwlotnicze baterie szwedzkie. Jednak od 1942 r. miejsce samolotów niemieckich zaczęły coraz częściej zajmować eskadry Wellingtonów i Liberatorów niosących zagładę hitlerowskim Niemcom. Marynarze polscy cieszyli się, uśmiech coraz częściej pojawiał się na ich twarzach, zwłaszcza, gdy na przelatujących potężnych bombowcach, dostrzegli polskie znaki. Zdarzało się, że uszkodzone nad Niemcami samoloty musiały lądować w Szwecji, jednak internowani lotnicy, często Polacy potrafili jakoś przedostać się znów do Anglii, do swych jednostek. Pewnego dnia uszkodzony nad Lubeką bombowiec wylądował w okolicy postoju naszych okrętów. Okazało się, że lotnikami są Polacy i nieźle władają językiem szwedzkim, gdyż już uprzednio mieli podobną historię i byli internowani.

Przy odprawianiu dywizjonu do Polski, Szwedzi zwrócili całą amunicję i broń, zaopatrzyli okręty w mapy i mechanizmy, pomogli w naprawie zniszczeń, a nawet dokompletowali materace dla załóg.

Odzyskane okręty podwodne wymagały głównego remontu przed objęciem służby morskiej. Remont ten przeprowadzany jest obecnie przez Stocznię M. W. Załogi okrętów dokompletowują się stopniowo z młodych marynarzy Szkoły Specjalistów Morskich, którzy w okresie remontu okrętów mają doskonałą okazję zapoznania się z wieloma precyzyjnymi mechanizmami. Po remoncie i otrzymaniu akumulatorów z krajowych wytwórni, dywizjon okrętów podwodnych pod dowództwem kmdr. por. Salamona wkrótce już rozpocznie kampanię.

Jot-wu

Szlakiem hańby propagandy andersowskiej

„...Dziś w Warszawie: gazeciarz sprzedaje „Rzeczpospolitą“ pod nadzorem enkawudzisty“.

Oto jedno z podłych kłamstw, jakimi agenci Andersa starają się obrzydzić nową Polskę powracającym do Kraju:


umieranie z głodu.
Przeciętne menu codzienne wyglądało tak: na śniadanie — chleb czasem z odrobiną masła lub marmelady, namiastka kawy lub herbaty, sporządzana z ...lonych żołędzi. Na obiad zu... a, od czasu do czasu j... chłap mięsa, ... dania i z...

...em pociąg... ro... maszynami fa... mi, ... jeden za drugim na... Często słyszałem o fabrykach w ... centrach przemysłowych Śląska ja...

Dziś w Warszawie: gazeciarz sprzedaje „Rzeczpospolitą“ pod nadzorem enkawudzisty

... ale nie wszyscy, na szczęście, ulegają tej propagandzie odstraszenia.

DO KOLEŻKI PRZEZ MGŁĘ!

Mój drogi! Jeśli się zataczasz
Od Picadilly do Broadway'u
Przed awariami umknij na czas,
Pod Helem już syreny pieją.

Tyś pewnie zmądrzał! Ty z rozumu
Dziobem liniowca kroisz globus.
Pachniesz tabaką, cmoktasz gumą,
Cóż tobie gdyński trolley — łobuz.

A dzisiaj wieczór z fajki pyka,
Rozewie z kursu cięnę wymiata.
Boisz się Gneisenau'a — byka,
Co strzępem cielska port załatał?

No! Już na Polskę się nie gniewaj,
Nie kochasz Gdyni, wal do Gdańska.
Przecież rozumie nawet mewa . . .
Zbyt dla nas wąska Świętojańska.

We mgle zatapiam ramię proste,
Dłoni nie widzę. Trzymasz bracie?
Grubiały nam nad jednym wiosłem
Ręce! Na pewno pamiętacie.

Edward Fiszer



„Operacja Neptun"



Taką nazwę otrzymała bynajmniej nie operacja lekarska. Owszem, operacja ta miała się okazać jednym z lekarstw, jakie Sojusznicy na wszystkich konferencjach poprzedzających dzień 6.VI.1944 postanowili w końcu użyć, aby przyśpieszyć zgniecenie hitleryzmu w Europie i na świecie.

Tak, to mowa o inwazji alianckiej na kontynent europejski, która miała miejsce dokładnie dwa lata temu, w dniu szóstym czerwca.

„Drugi front" — to słowo, które dla Niemców było równoznaczne bodaj z końcem świata, stało się pewnego pięknego (choć w pierwszych dniach inwazji w Kanale La Manche zaskoczyła lądujące wojska największa burza od niepamiętnych czasów) dnia — ciałem. Był to, trzeba powiedzieć, czas najwyższy i odpowiedni. Ponad połowę wszystkich niemieckich sił zbrojnych Hitler rzucił na front wschodni, około 50-ciu dywizyj wiązało front między Włochami i Bałkanami, stosunkowo słabe siły znajdowały się wówczas we Francji. Bo i po cóż było Niemcom trzymać większe siły w tym kraju, którego bronił potężny, nie do zdobycia „Atlantikwall"?

Dowództwo brytyjskie nie przestawało myśleć o lądowaniu w Normandii jeszcze od czasu Dunkierki. A zatem — cztery lata przygotowań. Postanowiono wysadzić na t. zw. pierwszy ogień pięć dywizyj. Zadaniem floty alianckiej było wysadzenie na ląd tych wojsk i utorowanie drogi dla dalszego lądowania 30 dywizyj w tempie prawie jednoczesnym trzech do pięciu dywizyj.

Anglia jest krajem gęsto zaludnionym. **Przygotowania operacyjne** musiały być więc siłą rzeczy skomplikowane. Trzeba się było liczyć z trudnością zatorowania wszystkich dróg komunikacyjnych. Problem światła, opału, żywności był niemniej ważny. Należało się także liczyć z zatrzymaniem fabryk, produkujących podstawowe produkty i materiały. Statki musiały być przystosowane do przewozu wojsk, niebezpiecznych ładunków i zaprowiantowania. Wobec tego, że było to trudne do wykonania w zatłoczonych okrętami stoczniach angielskich, zaczęto budować statki w bocznych ulicach stoczni, tworzono nowe prowizoryczne stocznie. Wszystko to było niezbędne przy konieczności szybkiej przebudowy statków dla celów wojennych. Monstrualne przyrządy do pływania odegrały wielką rolę w dziejach lądowania w Normandii. Okazał się konieczny system improwizacji. Zbudowano betonowe urządzenia i kesony, które wyholowano na rzekę Tamizę. W pobliżu wybrzeży Normandii zatopiono

(Dokończenie obok)

„Ludzie — żaby". Po rozpoczęciu inwazji specjalnie wyszkolona ekipa ludzi zrzucana była z samolotów wraz z gumową łodzią w pobliżu „Wału Atlantyckiego". Podpłynąwszy do obiektu wysadzali go dynamitem w powietrze, robiąc tym samym wyłom w „wale".



60 statków, tworząc w ten sposób sztuczny łamacz fal na długości 24.000 stóp. Musiało być dostarczone 8 do 12 tysięcy ton zaopatrzenia dziennie. Brytyjska Admiralicja utworzyła specjalną organizację morskich warsztatów reperacyjnych. Jednostki morskie przeprowadzały wśród ciemności nocnych liczne badania wybrzeży, przy czym zostały odkryte przeszkody u ujścia Sekwany i analogiczne przeszkody zostały wybudowane na Tamizie, celem zaznajomienia się zawczasu z warunkami lądowania we Francji. Zbudowano również jeden z cudów techniki ostatniej wojny: podwodny rurociąg (słynny „PLUTO" — Pipe Line Under The Ocean — rurociąg podoceaniczny), za pomocą którego benzyna była dostarczona z Anglii do Francji pod Kanałem.

„Operacja Neptun" przejdzie niewątpliwie do historii, jako jeden z ostatnich i decydujących o zwycięstwie aktów. Odbyła się ona pod dowództwem admirała Sir Bertram Ramsay'a, kontradmirała Kirk'a i kontradmirala Sir Filipa Vian. Zarówno w samym lądowaniu, jak i w pracach przygotowawczych, jak wiemy, brały także swój zaszczytny udział okręty Rzeczypospolitej, m. in. „Błyskawica" i „Piorun", które niejeden okręt nieprzyjacielski urządziły na dnie morza, mszcząc się — choć częściowo — za wrzesień 1939 roku.

POR. JÓZEF BALCERAK

O.R.P. „PIORUN" *w inwazji...*

Nie będę tu pisał o bojowych wyczynach naszego okrętu w czasie operacyj desantowych przed i po 6.VI.1944 roku. Chcę tylko podzielić się z Wami, Czytelnicy, wspomnieniem, które każdy marynarz z ORP „Piorun" na zawsze zachowa w swojej pamięci, jako jedno z najmilszych i „chwytających za serce".

Nasz dowódca, komandor podporucznik Gorazdowski, otrzymał w przeddzień inwazji rozkaz patrolowania wzdłuż wybrzeży Francji i staczanie walk z niemieckimi okrętami, które usiłowały zwiewać z terenu „Operacji Neptun".

Piątego dnia inwazji, na trasie w kierunku na Cherbourg przed okrętem naszym zamajaczyła poprzez lekką mgłę jakaś wysepka francuska. Nie mieliśmy zamiaru zbliżać się do niej, przypuszczając zresztą, że znajduje się na niej nieprzyjaciel. W pewnej chwili zauważyliśmy przez lornetki, że z wyspy jacyś ludzie powiewają wielką białą płachtą. Robili to z takim zapałem, że nie trudno właściwie było domyśleć się, że była to ludność cywilna wyspy, która pragnęła nawiązać z nami kontakt.

Po niespełna kwadransie przybyła z brzegu motorówka, na której znajdowało się kilkanaście osób. Gdy łódź zbliżała się do nas, usłyszeliśmy okrzyk „Vive la Pologne!", okrzyk, którego nie zdołał zagłuszyć szum motoru. Jeszcze chwila i kilka kobiet w towarzystwie mężczyzn wyskoczyło na nasz pokład. Cóż to była za obustronna radość! Wygłodzeni, licho ubrani Francuzi nie wiedzieli wprost, jak okazać swoją wdzięczność nam, którzy bądź co bądź na tym odcinku reprezentowali armadę Wyzwolenia. Opowiedzieli nam, że ostatni znajdujący się na wyspie Niemcy uciekli statkami i łodziami dnia poprzedniego. Nieliczna ludność wyspy widząc co się święci nabrała odwagi i zdobywszy nieco broni wystąpiła zbrojnie wobec tych, którzy ich przez tyle czasu głodzili.

Przyjęliśmy naszych kochanych gości, jak przystało. Orkiestra odegrała hymn francuski i polski, po czym komandor podporucznik Gorazdowski zaprosił Francuzów do mesy, gdzie ugoszczono ich iście po staropolsku.

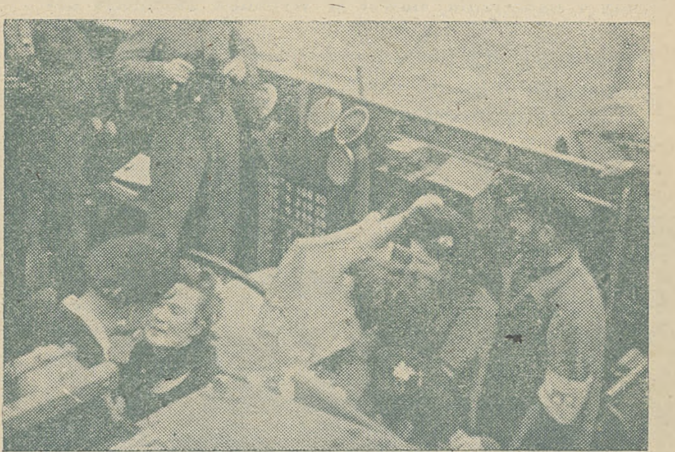
Lecz nie czas było na zabawy i uroczystości. Tam, na wybrzeżu Normandii, toczyły się wielkie bitwy o wolność Europy. Trzeba było żegnać naszych miłych gości i ruszać, gdzie obowiązek nakazywał. Załadowaliśmy na motorówkę Francuzów, beczkę żywności, trochę odzieży i różne podarki od załogi.

Motorówka „wróciła do swojej bazy". Długo nam jeszcze brzmiały w uszach okrzyki: „Vive la Pologne!" i „A nous la Liberte!"

Antoni Prokop
marynarz

Wzruszające sceny powitania francuskiej ludności cywilnej na pokładzie ORP „Piorun" z polskimi marynarzami, pierwszymi zwiastunami Zwycięstwa. Na drugim zdjęciu widzimy dowódcę okrętu, komandora ppor. Gorazdowskiego w momencie symbolicznego pocałunku. (fot. autora)





Z doświadczeń bojowych naszych sojuszników

Walki oddziałòw desantowych na Bałtyku

Wojna radziecko-niemiecka dala szereg pouczających przykładów współdziałania wojsk lądowych z flotą wojenną. Przyjęto za zasadę, że desant morski w skład którego wchodziły oddziały lądowe lub piechoty morskiej zabezpieczal rozbicie nieprzyjaciela w rejonie desantu i tym samym ułatwiał działanie nadmorskich sił lądowych.

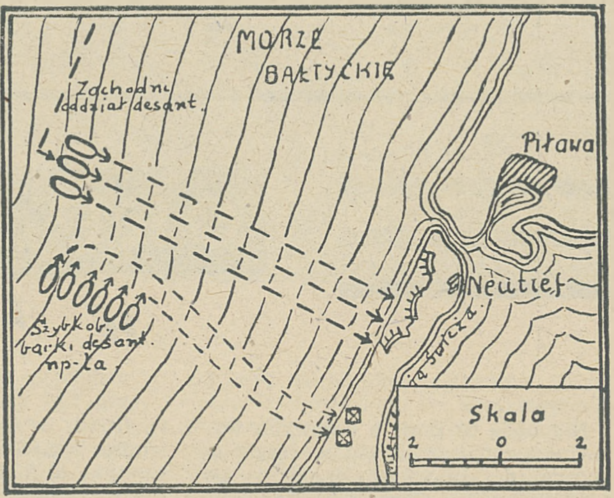
Warunkiem powodzenia desantu, jest jego staranne przygotowanie, zachowanie tajemnicy momentu zaskoczenia, szybkość i śmiałość natarcia, szczególnie podczas walk o utworzenie przyczółka.

W świetle tych wymagań rozpatrzymy walki, jakie prowadziły wojska 3-go frontu Białoruskiego w kwietniu 1945 r. w rejonie mierzei Świeżej (na południowy zachód od Królewca). Niemcy bronili się tu zaciekle, opierając się o pozycje polowe i zmasowany ogień wszystkich rodzajów broni. Wąski front obronny (do 2 km) pozwalał im na zgromadzenie wystarczającej ilości ludzi i materiału wojennego.

Przeciwnik trzymał się następującej taktyki: Wojsko w pełnej gotowości bojowej zawczasu zajmowało pozycje obronne. Gdy tylko oddziały radzieckie wypierały Niemców z jednej linii obronnej, ci walcząc cofali się w tył bez zatrzymania się na następnej. Do walki automatycznie stawały znajdujące się tam świeże siły nieprzyjacielskie. Dzięki temu wojska radzieckie, atakujące z rejonu Piławy, spotykały się na każdej linii obronnej z nowymi oddziałami. Celem współdziałania z grupami atakującymi od strony Piławy, dowództwo radzieckie postanowiło zadać cios na tyłach przeciwnika, wysadzając w tym celu dwa oddziały desantowe na północnej części mierzei Świeżej.

W skład pierwszego tak zwanego „zachodniego oddziału", wchodziły trzy bataliony strzeleckie (o zmniejszonym stanie) i kompania saperów. Oddział składał się z 66 oficerów, 173 podoficerów i 296 szeregowych. Uzbrojenie oddziału stanowiło: CKM — 12, RPP—15, 82 mm. moździerzy — 12 i po 7 granatów ręcznych (w tej liczbie 1 przeciwczołgowy) na każdego żołnierza.

W ciągu tygodnia oddział przeprowadzał codzienne ćwiczenia w załadowaniu, lądowaniu i prowadzeniu walki o zdobycie przyczółka. Mimo niedogodnych dla piechoty warunków (załadowanie na kutry i lądowanie odbywało się w wodzie o głębokości 70—80 cm) oddziałowi udało się osiągnąć dobre wyniki. Załadowanie zajmowało 40—45 minut, a lądowanie 14—17 minut. W czasie ćwiczeń okazało się, że na każdy kuter torpedowy wskazanym jest załadowanie 14—15 strzelców (z automatami), 1 CKM lub 82-mm moździerza. Umożliwiało to zachowanie podstawowej siły piechoty i uzbrojenia, nawet w wypadku zatonięcia pewnej części kutrów. Plan przewidywał działanie przy pomocy 2-ch grup desantowych. Pierwsza grupa obejmowała jeden batalion załadowany na kutry torpedowe; dwa dalsze bataliony (główne siły) załadowane na kutry trałowe tworzyły drugą grupę.



Schemat 1

Zadaniem bojowym oddziałów było: załadować się w rejonie Krakstenellen i wylądować w północnej części mierzei Świeżej, w celu zadania ciosu na tyłach broniącego się nieprzyjaciela a tym samym ułatwić działanie piechocie, atakującej od strony Piławy. Załadowanie na statki rozpoczęte o godzinie 20-ej 25-go kwietnia 1945 r. odbyło się w sposób zorganizowany. O godz. 23 min. 15 oddział odpłynął od brzegu, biorąc kurs na połd-zach. i póżniej w kierunku pln.-zach. wybrzeża mierzei Świeżej. Podczas podejścia do mierzei oddział został ostrzelany ogniem artylerii i karabinów maszynowych z 6-ciu szybkobieżnych barek desantowych przeciwnika. Jeden radziecki kuter trałowy odniósł uszkodzenia i zmuszony został do wycofania się. Zabezpieczające desant kutry torpedowe otworzyły natychmiast ogień odwetowy, zapalając jedną z barek. Przeciwnik rozpoczął odwrót w kierunku mierzei, biorąc równoległy kurs do desantu. Przy samym brzegu z barek otworzono ponownie ogień. Równocześnie artyleria 105 mm i 37 mm rozpoczęła akcję z brzegu. Jeszcze jeden kuter trałowy dzięki uszkodzeniu stał się niezdolnym do walki (schemat 1).

Pomimo silnego ognia zaporowego oddział w krótkim czasie wylądował i w biegu pod osłoną ognia CKM i artylerii opanował okop przeciwnika. Większa część załogi niemieckiej, broniącej okopu poddała się. Ogółem na odcinku, na którym odbyło się lądowanie oddało się do niewoli przeszło 1500 nieprzyjacielskich żołnierzy i oficerów. Po całkowitym opanowaniu okopu, oddziały grupy desantowej rozpoczęły atak w północnym, wschodnim i południowym kierunkach. Jeden z batalionów atakujący w lesie, natknął się na przewody telefoniczne i większą ilość ziemianek. (Okazało się, że mieścił się tu sztab dywizji nieprzyjacielskiej).

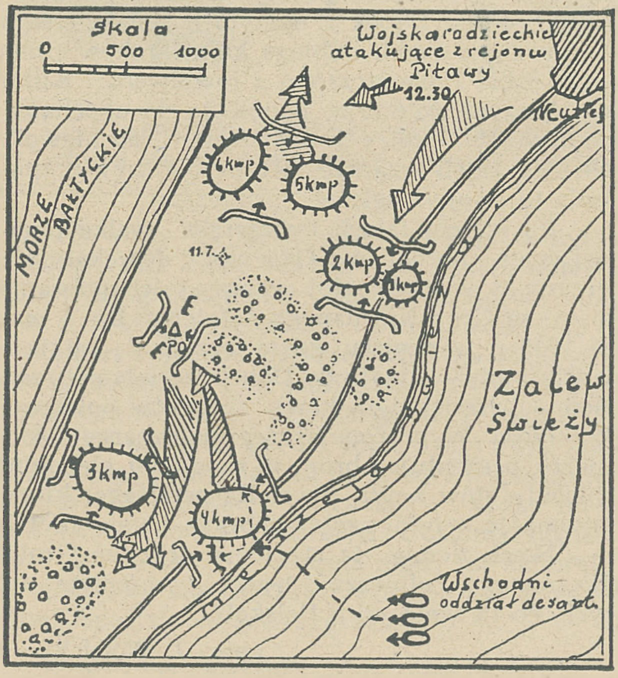
Wkrótce pierwszy batalion nawiązał kontakt bojowy z kolumną przeciwnika w sile jednego pułku, cofającą się z rejonu Piławy. W rezultacie wstępnego boju Niemcom udało posunąć się w kierunku południowym. Tutaj wróg został przywitany ogniem karabinów maszynowych i moździerzy 2-go batalionu.

Dowódcy jednej z wielkich radzieckich operacyj desantowych: gen. bryg. lotnictwa Preobrażenskij i kapitan pierwszej rangi Tripolskij.



Niemcy w dalszym ciągu posuwając się na południe, część swych sił skierowali na zachód, w kierunku brzegu mierzei. Tu natknęli się na kompanię moździerzy, minomiotów 2-go batalionu i PO dowódcy oddziału. Po krótkim lecz zaciętym boju, ponosząc straty, wróg wdarł się między kompanię moździerzy i PO i osiągnąwszy brzeg mierzei połączył się z grupą jeńców, zagarniętych poprzednio przez oddział desantowy. Połączone grupy — dowódca niemiecki natychmiast rzucił do walki przeciwko „zachodniej grupie desantowej".

Oddziały tej grupy okazały się izolowane i utrzymywały łączność tylko przy pomocy radia. Okoliczność ta nie wpłynęła jednak na obniżenie wysokiego ducha bojowego żołnierzy radzieckich. Walka trwała około 6-ciu godzin. Wszystkie próby przeciwnika, zmierzające do przebicia się wzdłuż mierzei na południe, zakończyły się niepowodzeniem. Jednak sytua-



Schemat 2

cja grupy okazała się nadzwyczaj ciężka, poszczególne jej oddziały prowadziły walkę w warunkach okrążenia (schemat 2).

26 kwietnia o godz. 12 sytuacja zmieniła się na korzyść wojsk radzieckich. W tym czasie „wschodnia grupa desantowa" po przepłynięciu Zalewu Świeżego wylądowała na mierzei i połączyła się z 4-tą i 3-cią kompanią „zachodniej grupy", przechodząc następnie do kontrataku w kierunku północnym. W rezultacie zaciętych walk, oddziały desantowe wspólnymi siłami rozbiły silne ugrupowanie nieprzyjaciela, biorąc do niewoli około 500 żołnierzy i oficerów. Pozostawiwszy jeńców pod ochroną „wschodniej grupy", drugi batalion „zachodniej grupy" w rezultacie gwałtownego ataku rozbił jeszcze jeden oddział nieprzyjacielski, biorąc dalszych 500 jeńców.

Jednocześnie 1-szy i 3-ci batalion „zachodniej grupy" po połączeniu się z radzieckimi oddziałami, atakującymi od strony Piławy, zlikwidowały opór pozostałych grup przecwnika. Ogółem Niemcy stracili w zabitych i rannych około 3000 ludzi, w jeńcach — 4800 ludzi, armat różnych kalibrów — 24, karabinów maszynowych — 230, broni automatycznej — 120 oraz znaczną ilość innego uzbrojenia.

Straty własne „zachodniej grupy" wyniosły 123 zabitych, 107 rannych, 9 RKM, 5 RPP i 14 radiostacji. Znaczna część tych strat dotyczy chwili samego lądowania.

W ten sposób desant zakończył się całkowitym powodzeniem i umożliwił dowództwu przeprowadzenie natarcia zgodnie z planem.

Przebieg pozwala na wyciągnięcie następujących wniosków: 1) oddziały przeznaczone do akcji desantowej powinny przeprowadzić przed tym ćwiczenia w warunkach zbliżonych do tych, w jakich odbędzie się desant.

2) W związku z właściwościami walki o zdobycie przyczółka — celowym jest zaopatrzyć oddziały, biorące udział w desancie, w większą ilość broni maszynowej, szczególnie w ciężkie karabiny maszynowe. (Amunicja w magazynkach, taśmy karabinów maszynowych powinny być zawczasu przygotowane do natychmiastowego użycia). Oprócz tego należy zaznajomić żołnierzy z bronią przeciwnika i zaopatrzyć każdego w 10—12 granatów (z tego 2 przeciwczołgowe).

3) Najdogodniejszym środkiem łączności okazało się radio, dlatego też dowódca oddziału winien dysponować dwoma aparatami. Cała aparatura powinna być umieszczona w nieprzemakalnych pokrowcach.

4) Dla ochrony desantu na morzu i zabezpieczenia lądowania, należy przeznaczyć silną osłonę, która mogłaby przy pomocy ognia swojej artylerii i ciężkich karabinów maszynowych zwalczać punkty ogniowe przeciwnika, do chwili zakończenia lądowania i umocnienia się desantu na brzegu.

5) Nie jest celowym, aby oddziały desantowe podlegały wojenno-morskim sztabom, które nie zawsze mają możność koordynowania działań różnych rodzajów wojsk lądowych w czasie walki.

6) Ochronę i konwojowanie jeńców a także niszczenie broni przeciwnika należy powierzyć odpowiednio silnemu oddziałowi.

(Źródła: „Wojennyj Wiestnik").

TREŚĆ POPRZEDNIEGO NUMERU (2-go)

»Marynarza Polskiego«

Obrońcy Oksywia uczczeni

Wybrzeże polskie już w pierwszych dniach września 1939 r. znalazło się w ogniu walk. Gdy pancerne zagony niemieckie przeorywały Polskę dławiąc wszelki opór zdezorientowanych polskich oddziałów, Wybrzeże odcięte od reszty kraju broniło się dzielnie do ostatniego naboju. Marynarz i żołnierz polski swą bohaterską walką o Wybrzeże na Westerplatte, na Oksywiu i Helu natchnął naród do dalszych sześcioletnich zmagań, wiążąc go swą przelaną krwią



Wzgórze, na którym zakończyła się obrona Oksywia. Młody marynarz niesie urnę z pobraną ziemią. W tyle widać kompanię honorową.

z Bałtykiem. W dramatycznych dniach września pierwszy potężny cios niemiecki uderzył w Oksywie. Jednak błyskawiczność tego uderzenia została zahamowana oporem naszych oddziałów. Pułk obrony Wybrzeża i oddziały Marynarki, broniące płyty oksywskiej położyły wielką zasługę w utrzymaniu portu wojennego do chwili wycofania naszych jednostek morskich na Hel. Pod dowództwem płk. Dąbka oddziały obrony Wybrzeża stawiały przez 19 dni opór najeźdźcy, gromiąc go niejednokrotnie. Dnia 10 września Marynarka Wojenna znajdowała się już na Helu, zadanie osłony jej działań zostało wykonane przez grupę oksywską doskonale. Odpierając wściekłe ataki Niemców, grupa ta znalazła się wkrótce w całkowitym odosobnieniu. Jednak niezłomna postawa bohaterskiego dowódcy była bodźcem dla innych do dalszej walki. Na odprawie dnia 12 września płk. Dąbek rozkazał bić się dopóki starczy naboi i sił. W zaciekłych walkach, obręcz niemieckich wojsk coraz ciaśniej zaciskała się wokół garstki obrońców Oksywia, ale opór ich nie słabł, stawał się wprost fanatycznym. Wreszcie 19 września resztki bohaterskich obrońców zostały zepchnięte nad morze, na jeden z cyplów wzgórza w okolicy „Babich Dołów". Garstka marynarzy i żołnierzy skupiła się wokół ukochanego dowódcy, przy jedynym działku przeciwpancernym i jedynym pozostałym ckm-ie, a ogień z niego prowadził sam dowódca. Jego męstwo zapaliło tę małą garstkę i za jego przykładem dokonywali śmiałych czynów. Pierścień Niemców zbliżał się coraz bardziej, już pierwsi z nich wdzierają się na stoki wzgórza, zachodzą od tyłu obrońców. Płk. Dąbek naciska tylce ckm-u śląc śmierć nacierającym Niemcom. Huk wybuchów i świst kul rośnie, a do ckm-u braknie naboi. Pułk. Dąbek z nagłym postanowieniem zrywa się z ziemi, odbiega kilka kroków i odbiera sobie życie strzałem z rewolweru. Kilku najbliższych żołnierzy podbiegło do ukochanego dowódcy, który wolał śmierć od niewoli. Niemcy zajęli wzgórze. Walka o Oksywie znalazła tu swoje tragiczne zakończenie.

Po sześciu latach bohaterska walka i poświęcenie obrońców Oksywia, doczekały się uczczenia w podniosłej uroczystości pobrania ziemi na Grób Nieznanego Żołnierza. Dn. 5 maja 1946 r. w miejscu gdzie toczyła się ostatnia walka i gdzie zginął płk. Dąbek, została pobrana ziemia przesiąknięta krwią obrońców polskiego Wybrzeża. Wyprężone szeregi marynarzy i żołnierzy prezentując broń, w milczeniu głębokim słuchały słów kmdr. ppor. Kasperskiego, który trzymając w ręku urnę z pobraną ziemią mówił: — „Niech ziemia ta stając się cząstką Grobu Nieznanego Żołnierza, będzie uczczeniem dla tych, co tu walczyli o Polskę!".

ppor. J. Wójcicki.



Kmdr. ppor. Kasperski przemawia do zebranych, trzymając w rękach urnę z pobraną ziemią.



Gawędy — Wilka Morskiego

12 przygód Mata Moreli

II. PIES O DWÓCH SKÓRACH

„Jam kołodziej, dziad był majsterem od kół, to i chyba Maciek przy kołach ostanie" mawiał stary Łukasz Morela.

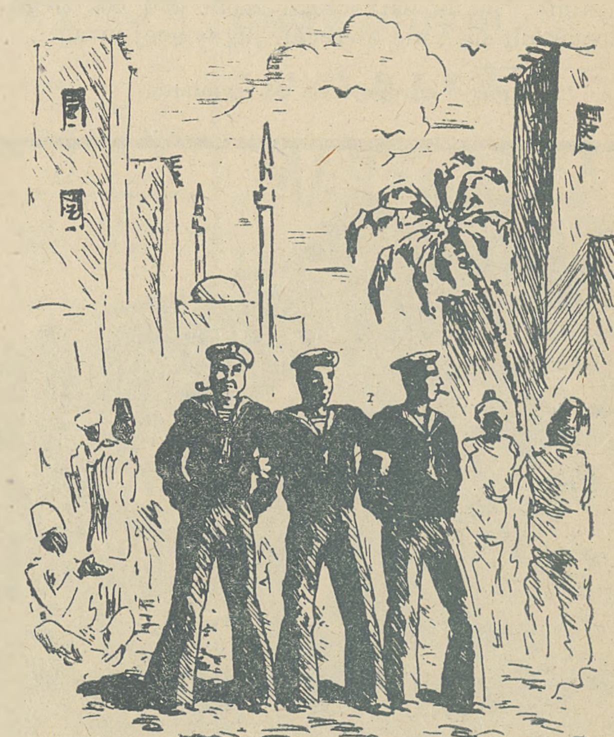
Zgadł stary, bo zgadł, tylko że koła te były sterowe... Już kiedy rekrutów w kadrze dobierano według specjalności, marynarz Morela wybrał zawód stersygnalisty. Ten zawód, który z morzem wiąże najbardziej. Można sterować i na rzece, można i na szosie, ale coś takiego dla morskiego sternika... Szkoda gadać! A sygnały? — Ludzie na lądzie gardła sobie nadrywają, jak te przekupki, a sygnalista elegancko wymachuje wiadomości ciekawsze od radia... I żadne niepowołane ucho nie podsłucha. I sztama sygnałowa jest wielka. Nie, Morela nigdy nie żałował, że w książce marynarskiej wpisano mu w ewidencji specjalność „stersygnalista".

Służba na pomoście, tuż obok dowódcy... Kogo na okręcie pytają się: „Co wiatr dziś niesie?", oczywiście stersygnalistów. A oni mogą się drożyć: „Wiem, nie powiem...". Tylko dobremu koledze do ucha szepną: Jutro rano będziemy w Aleksandrii u Egipcjan. Druga „wacha" na ląd... Kapujesz...

„Kapisko!" Kiwa głową uradowany kanonier Hanisz, albo nurek Drzymała po parotygodniowej tułaczce pod wschodnimi brzegami Afryki, na żarem połyskującym Oceanie Indyjskim... Przez noc minięto Kanał Suezu... Parno było i ciężko oddychać. Spodziewany świeższy wiaterek od Atlantyku przez Morze Śródziemne nie nadciągał. Zbierało się niby na burzę, a może „hamsin" tamtejszy chciał się zabawić tumanami piasków pustynnych w powietrzu...

W każdym razie uróżowiona świtem ponętna Aleksandria leżała przed kontrtorpedowcem... Druga wacha *) poszła na ląd przed południem. Ale ledwo trójka nasza minęła dzielnicę portową, potem miasto - ogród i dotarła do przedmieścia i „suków", czyli straganów arabskich, rozszalała się zawieja. Trudno było odróżnić, czy świeży wiatr przynosi dalekie grzmoty, czy huki dział z frontu pustynnego.

Spiczaste liście — wachlarze palm skarżyły się, jakby ludzie z obrzydzeniem gryzący piasek w zębach... Tumany kurzy, ciemność, błogosławione krople deszczu... Morela, a za nim Hanisz i Drzymała skoczyli do krytej hali, w której przykucnięci Arabowie, już drżąc z zimna, rozpalali ognisko z łajna wielbłądziego... Chmara psów, tej plagi miast tureckich i egipskich merdała wokoło ogonami wszelkich kształtów i rozmiarów. Kłęby dymu unosiły się ku powale, niebieski ogienek zaczynał objawiać swoją ży-

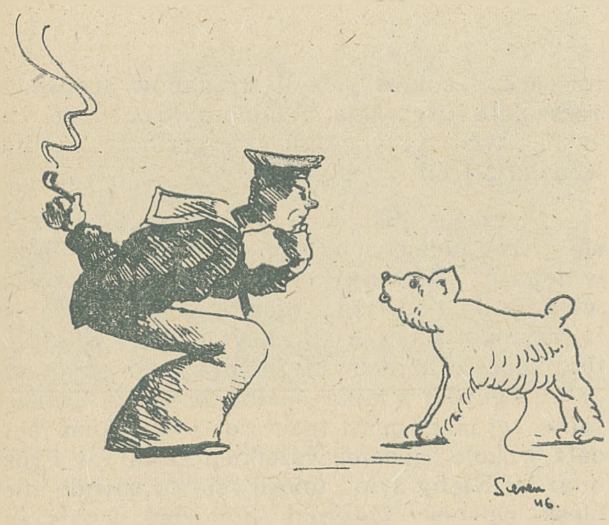


*) zniekształcenie „wachty".

wotność. Płomień żółkł, a potem zaczął nabierać czerwieni...

Raptem wzrok Moreli przykuł młody psiak o dziwnie martwych oczach, który przywędrował skądś z wysuniętym ozorem, niemożliwie wywalany i zmoczony. Przecisnął się przez zgraję większych współbraci, nie zwracając uwagi na łyskające kły i cięcia. Teraz przy samym ogniu próbował widocznie rozgrzać się. Lekki swąd spalenizny wywołał właściwie zaciekawienie Moreli: pies nie czuł, że bok podpala mu się, że rudy włos kundla aż skwierczy.

Morela zwinnie nachylił się i już miał kundelka w ręku. Dziwny był to pies: skóra była jak nieżywa, a gały oczne twarde jak szkło. Pogładził go. Pies był potulny.



Arabowie z początku zaniepokojeni, że „rumi" **) na ich oczach zrobi psu coś złego, uspokoili się i nie zwracali już więcej uwagi.

Morela odsunął się na bok i skinieniem głowy przywołał kolegów. Spod brzucha psa wyłaziła długa, dobrze barwą dobrana, ruda nitka. Hanisz targnął. Biało - czarny o krótkiej sierści foksterier był precyzyjnie zaszyty w skórę rudego kundelka. Umocowanie warg było kunsztem kuśnierskim. Ale najważniejsze: pod piersią była paskiem przymocowana nieprzemakalna koperta...

— Odniesiemy to wszystko do Komendy Sojuszniczej Garnizonu... zadecydował Morela.

*

Wejście do Komendy trójki zuchowatych polskich marynarzy z rudym, z punktu widzenia angielskiego, ohydnie nierasowym kundlem, wywołało sensację. Jakiś pisarz Komendy, rudy Szkot, długo starał się wytłumaczyć milczącemu Moreli, że tu nie jest pieski sierociniec. Ale potem...

Potem Morela, Hanisz i Drzymała stali na pokładzie swego okrętu i obcy generał przypinał im medal wyjątkowej zasługi, a dowódca bardzo przychylnie uśmiechał się do nich.

Rozwiązali przecież jedną z najtrudniejszych zagadek wywiadu: jak Niemcy komunikowali się ze swymi agentami w Aleksandrii. Morela przypomniał sobie, jak to po raz pierwszy zdobył „twarz na morzu". To było na morzu, a nie na „krowiej podłodze" jak teraz... Ale już wtedy nie był marzycielem. Dowiódł, że wiedział, czego chciał... Było to na starej, kochanej kanonierce, która leży gdzieś w głębinie pod Helem, zgnębiona przez faszystowskich lotników. Ale będzie inna.. lepsza.

BRUNON DZIMICZ

**) Rumi — europejczyk, od rzymianin.

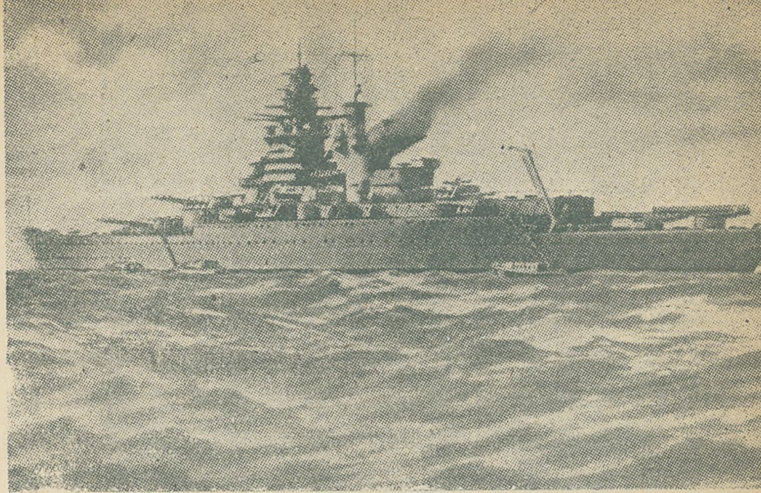


DUŃSKI CZERWONY KRZYŻ — POLSKIM DZIECIOM

Dnia 18 maja rb. na duńskim statku s/s „Melchior" odpłynęło do Kopenhagi na wypoczynek i leczenie 400 dzieci polskich z Warszawy. Są to przeważnie sieroty po poległych w czasie wojny żołnierzach i powstańcach warszawskich. Dzieci wyjechały do Danii na zaproszenie „Duńskiego Czerwonego Krzyża" i organizacji charytatywnej „Ratujmy Dzieci".

Józef Modrzejewski

MARYNARKA FRANCUSKA WCZORAJ i DZIS



„Richelieu" — jeden z najnowocześniejszych francuskich okrętów liniowych o wyporności 35.000 ton standart.

Cyfra operacji bojowych francuskiej marynarki wojennej jest zadziwiająco skromna, gdy zważy się, że zajmowała czwarte miejsce wśród największych potęg morskich i miała olbrzymie możliwości strategiczne na wszystkich oceanach. Samodzielnie przeprowadziła jedynie wypad rozpoznawczy do Skagerraku w kwietniu 1940 r. przy użyciu jednostek typu „Audacieux" (2570 ton) i nieco później ostrzeliwanie wybrzeży liguryjskich (krążowniki i wielkie kontrtorpedowce). Ponadto współdziałając z flotą brytyjską okręty francuskie wykonały desant w Norwegii, a poszczególne okręty liniowe np. „Lorraine" i „Richelieu" wspierały akcje na morzu Śródziemnym (Bardia) i na Pacyfiku. Obok działań eskortowych i przeciw niemieckim okrętom podwodnym przeprowadzanych przez małe jednostki de Gaulle'a widzimy postawę „fleet in being" głównych sił podporządkowanym formalnie rządowi Vichy, która krępowała ruchy eskadr anglo-amerykańskich.

Na losach wojny nie zaważyły także z jednej strony poszczególne okręty francuskie przesunięte do portów brytyjskich jak pancerniki „Paris" i „Courbet" (zamieniono je na pływające forty antyinwazyjne), krążowniki ciężkie „Suffren", „Duquesne" i „Tourville", z drugiej zaś samozatopienie się eskadry tulońskiej. Dla uruchomienia niektórych okrętów w portach brytyjskich brakowało załóg tak, że musiano je wypożyczać innym sprzymierzeńcom m. inn. Polakom (kontrtorpedowiec „Ouragan" i dwa poławiacze min).

Pomimo rozpaczliwych prób marynarzy francuskich, by uchronić swe okręty od skutków wojny straty są olbrzymie. Oficjalnie prasa francuska podała, że w walkach z siłami „osi" zatonęły 22 jednostki a 61 uległo samozatopieniu. Cyfry te są większe i ukazują, że z czwartej potęgi morskiej rozporządzającej 180 okrętami I kategorii (okręty liniowe, lotniskowce, krążowniki, kontrtorpedowce i okręty podwodne) pozostały żałosne resztki.

W dalszym ciągu postaramy się dokonać przeglądu floty francuskiej i ustalimy w przybliżeniu jej stan obecny. Z okrętów liniowych tylko wymienione poprzednio „Richelieu" i „Lorraine" znajdują się w możliwym stanie, inne „Jean Bart" (dostał 20 pocisków 406 mm i 2 torpedy) „Dunkerque", „Strassbourg" i „Provence" wymagają większych remontów. Dwa pozostałe „Paris" i „Courbet" są zdeklasowane.

Lotniskowiec „Bearn" uchował się na Martynice, natomiast „Commandante Teste" zatonął w Tulonie. Ten sam los spotkał cztery najnowsze krążowniki „Algerie" „Dupleix", „Foch" i „Colbert". Jeżeli chodzi o krążowniki lekkie to każdy ma swoją historię. „Georges Leygeus" i „Montcalm" figurują na liście strat, także „Marseillaise"; „Jean de Vienne" i „La Galissoniere" zostały włączone do floty włoskiej po wydobyciu w Tulonie, reszta oprócz „Primauget" zachowała się bądź na Antyllach, bądź w Indochinach. Krążownik minowy „La Tour d'Auvergne" wyleciał w powietrze w Casablance na skutek wybuchu własnych min.

Z 32 wielkich kontrtorpedowców 5 zginęło, 5 dalszych uległo uszkodzeniom, z 30 mniejszych 12 zatonęło a 4 uszkodzono.

Straty floty podwodnej są jeszcze wyższe. 15 dużych jednostek zniszczono w walkach, 15 zatopiono w Tulonie, więc pozostało 6—10. Z mniejszych zatonęły „Minerve", „La Psyche", „Oreade", „Doris" i „Meduse".

Flota francuska ma możność wydobycia licznych jednostek z dna portów, ale zmniejszenie budżetu wojskowego stanie tu wyraźnie na przeszkodzie. Gwałtowne głosy prasy domagające się przydzielenia Francji z b. floty niemieckiej: 6 kontrtorpedowców, 6 torpedowców i 6 okrętów podwodnych zostały uwzględnione częściowo. Anglicy ze swej części odstąpili 4 kontrtorpedowce i 4 torpedowce.

Perspektywy na przyszłość nie są zachęcające. Ale nie tylko możliwości finansowe stoją na przeszkodzie do odbudowy floty. Trzeba pamiętać o słabej postawie załóg francuskich w czasie wojny.



Przed koszarami Mar. Woj. w Świnoujściu dumnie pełni straż polski marynarz.



Po pracy przyjemnie jest zażyć „kąpieli"



Dowódca Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego, kmdr. Włodzimierz Steyer.

Szczeciński Obszar Nadmorski

W dniu Święta Zwycięstwa szereg marynarzy przy Mar. Woj. w Świnoujściu zostało odznaczonych medalem „Zwycięstwa i Wolności".



Nie zawsze zmiana warty odbywa się w normalnych warunkach. Czasem trzeba użyć w tym celu łodzi.



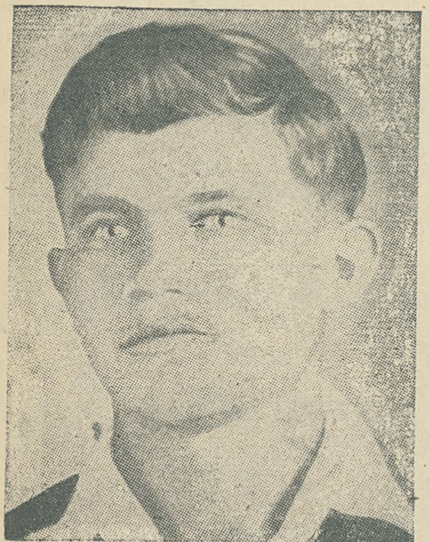
St. marynarz Woźniak, prymus kursu kucharskiego w SSM — obecnie pełni służbę na nowym posterunku w Świnoujściu.



Ppor. Jerzy Ciesielski

ŻAGLÓWKĄ dokoła świata

O Władysławie Wagnerze, harcerzu gdyńskim, który świat wkoło żaglówką objechał.



Władysław Wagner

W roku 1930 przed szesnastu laty, zebrała się na pasażerskim molo (wówczas jeszcze drewnianym) grupka gdyńskich sztubaków, pod przewodnictwem harcerza Wł. Wagnera, na codzienną pogawędkę.

Płonęła młodzieńcza wyobraźnia, podniecona bliskością morza, przeczytanymi książkami Londona, Gerbaulta i Conrada-Korzeniowskiego.

Dnia tego spowiadałem się z wrażeń, po przeczytaniu conradowskiej „Smugi cienia". Nagle, Wagner nasz „wódz" (jako że był najstarszy i bardzo „mocny") przerwał moją perorę słowami: „Chłopcy — zbudujemy yacht — sami"! Powiedzieć łatwo — zbudować trudno, ale od czego młodzieńczy upór i zapał? Zaczęliśmy składać pieniądze. Cały wolny czas poza szkołą, poświęcaliśmy na „podróże praktyczne" po porcie, — znosząc do domów rozmaite śruby, gwoździe, druty, kawałki lin i tp.

Wreszcie na wiosnę, dzięki wydatnej pomocy, kilku zamożniejszych kolegów — Wagner wybrał się w podróż po Wybrzeżu i po długich targach, kupił w Jastarni kadłub, starej, od kilku już lat schnącej i moknącej na odmianę, motorówki... bez motoru. Kadłub przetransportowano do stoczni rybackiej. Wagner zabrał się, przy naszej pomocy do remontu. Majstrzy i rybacy pracujący nad budową i remontem kutrów na stoczni, z politowaniem kiwali głowami nad głupotą „chłopków". Kpiny te nie zniechęcały nas, a remont trwał w dalszym ciągu. Po paru tygodniach kilku kolegów zrezygnowało z tej „zabawy". Zostało nas pięciu. Mimo piętrzących się przed nami trudności, pracowaliśmy z uporem w dalszym ciągu. Niestety praca w stoczni, przy odbijaniu rdzy, smołowaniu, budowaniu kabiny, pokładu i tp. szła w tempie odwrotnie proporcjonalnym do nauki—co w rezultacie, z końcem roku szkolnego miało ten efekt, że Wagner w ogóle z gimnazjum wystąpił, a dwóch innych utknęło na drugi rok w tej samej klasie.

W czasie pracy, często zdarzały się między nami sprzeczki, a nawet miały miejsce rękoczyny, były one jednak szybko przez Wagnera likwidowane. Po długich tarapatach i ciężkiej pracy, remont został ukończony. Dokonano ceremonii chrztu dając yachtowi nazwę „Zjawa". Chrzest odbył się z tradycją, mianowicie rozbito przy nim butelkę szampana, aby zwyczajowi stało się zadość. Po chrzcie i „sprawiedliwości" stało się zadość, bowiem jeden z kolegów, „dostawca" tego szampana", syn restauratora, został, przez swego ojca „ochrzczony" ciężkim laniem. Brak pieniędzy, nie pozwolił nam, na spuszczanie na wodę „Zjawy", przy pomocy slipu — musieliśmy użyć do spuszczania belek! „Zjawa" zgrabnie zjechała do wody, lecz oderwał się kil. O wciągnięciu na brzeg nie było mowy. Kil został prowizorycznie zastąpiony balastem z kamieni. Ale fakt, został faktem.—„Zjawa" dumnie kołysała się, na łagodnej fali w basenie rybackim. Osadziliśmy maszt i bom. Założono od dawna przygotowane żagle i po dwóch dniach w czasie których gorączkowo wykańczano braki — „Zjawa" wyruszyła w pierwszą uroczystą podróż w kierunku Orłowa i Sopotu.

Rybacy i robotnicy stoczni, którzy dotychczas kpili z nas, składali nam obecnie szczere gratulacje. Sama podróż odbyła się w miłym nastroju, przy pomyślnym wietrze. Smukła „Zjawa" szparko pruła falę. Okazało się, że jest zwrotna i bardzo posłuszna sterowi.



... Późnym wieczorem, z dnia 28-go lutego na 1 marca 1932 r. piątka młodych wariatów z Wagnerem na czele, opuściła pokryjomu port gdyński, w czasie huraganowego wiatru, na „Zjawie" kierując się w stronę Helu. Chcieliśmy dotrzeć do wyspy Bornholm — i przekonać się czy „Zjawa" nadaje się do dalekich podróży.

„Zjawa" idąc pełnym wiatrem, jak strzała pomknęła w morze. Niestety na Bornholm nie dotarliśmy, bo na wysokości Helu dwaj bracia M. stanowczo zażądali powrotu do domu. Chcąc nie chcąc — trzech nas pozostałych musiało się zgodzić. A noc już zapadła.. Wiatr i fala potężniały z minuty na minutę. Wagner i Stach W. siedzieli obaj przy sterze, ja przywiązany linką do masztu pilnowałem fok-żagla i trzeszczących pod naporem wiatru wantów. Co parę chwil przelewały się przez pokład wzburzone fale, mocząc nas kompletnie. Starszy z braci M. pracował przy pompie (skonstruowanej z rury kominowej), a młodszy na pół przytomny ze strachu usiłował w kabinie rozpalić prymus. O powrocie do Gdyni i wejściu nocą do portu nie było mowy. Początkowo posuwaliśmy się w stronę Pucka, skąd zawróciliśmy do Babiego Dołu. Podążało tam, również szereg kutrów rybackich. W Babim Dole udało się nam przycumować „Zjawę" do maleńkiego molo. Po bezsennie spędzonej, i beznadziejnie długiej nocy, o świcie trzeba było obstukać z lodu: pokład, takelunek i maszt, który pokryty był lodem. Uprzejmi rybacy poczęstowali nas gorącą kawą i pytali, co nas skłoniło do podróży w taką pogodę—a gdy dowiedzieli się, że „Zjawa" pozbawiona jest kilu — nie mogli się nadziwić naszej odwadze, a w rzeczywistości wariactwu. Uzupełniwszy kamieniami balast ruszyliśmy w dalszą drogę. Wiatr i fala szalały w dalszym ciągu i dopiero po kilku-godzinnym krążeniu po zatoce udało się Wagnerowi wprowadzić „Zjawę" do portu.

W parę miesięcy po tej podróży na Bornholm (czyt. Babi Dół) Wagner zaczął poważnie szykować się do podróży wokół świata. W taką podróż „Zjawa" mogła zabrać na swój pokład tylko dwóch pasażerów. Wagnera i jeszcze jednego. Tym drugim został młody malarz R. Kurniowski. Janek P. zdecydował się na ukończenie wydziału mechanicznego Szkoły Morskiej, ja zaś Handlu Morskiego. I znów „Zjawa" nocą, pokryjomu opuściła port gdyński, lecz po to, aby już do niego nie powrócić.

Wagner i Kurniowski opuścili Gdynię z prowiantem i wodą na tydzień, prymusem i paroma litrami nafty. Gotówki mieli pokaźną kwotę złotych 9, groszy 20 w bilonie. Z przyrządów

nawigacyjnych... kieszonkowy kompas...

Tak wyposażony wyruszył Wagner w świat. Najważniejszym jednak jego wyposażeniem było umiłowanie morza i młodość. Liczył, wyruszając w świat zaledwie 19 lat. Pierwszym etapem jego podróży była mała wysepka szwedzka, potem Kopenhaga, następnie mały port na morzu Północnym, którego nazwy nie pamiętam. W miarę możliwości wysyłaliśmy mu trochę gotówki. Poprzez Le Havre, Lizbonę, Cadyx, Rabat, dotarł Wagner do Casablanca, gdzie spotkał się Allain'em Gerbault, wszędzie gościnnie i ze zdziwieniem witany przez ludność miejscową i Polaków, których stale w swej wędrówce po świecie spotykał.

W Casablanca, władze portowe umieściły „Zjawę" między dwoma krążownikami, które wówczas bawiły tam z wizytą. Jeden z nich był angielski, drugi niemiecki! Niemców drażniła polska bandera dumnie wznosząca się co rano, po wschodzie słońca, na maszt „Zjawy". Anglicy również drażnili Niemców, stale składając Wagnerowi wizyty i serdecznie Go u siebie przyjmując. Po parodniowym pobycie w tym gościnnym porcie, zaopatrzony w żywność i wodę, przez miejscowy „Yacht-Club" Wagner opuścił Casablancę — równocześnie z „Firecrestem" Gerbaulta, który popłynął w kierunku południowym. Kierując się „słońcem i gwiazdami" Wagner po drugiej, uciążliwej, przeszło miesięcznej podróży dotarł via Port Etienne i Dakar do Belem-Para w Brazylii, pokonując na cieknącej łupinie bezmiar wód Atlantyku. Po tym rejsie „Zjawa" nie nadawała się do dalszej podróży. Jakiś amator— Yankes, chory na spleen, kupił od Wagnera kadłub „Zjawy" za 1.000 — dolarów i umieścił go w swym prywatnym muzeum osobliwości. Dotychczasowy towarzysz podróży Wagnera — Kurniowski — zapadł na silną febrę, i na skutek tego postanowił pozostać w Brazylii.



Na kupionej żaglówce — Wagner— w towarzystwie młodego żądnego wrażeń Anglika, dotarł do Colon w Kanale Panamskim, gdzie przebywał przez dłuższy czas kończąc budowę yachtu „Zjawa II". W międzyczasie wydał pamiętnik pt. „Podług słońca i gwiazd" w jęz. polskim (Gł. Księg. Wojsk. W-wa) i angielskim. Gotówka uzyskana z wydania pamiętników pozwoliła Mu ukończyć „Zjawę II".

Przypadek zrządził, że w Panamie, Wagner spotkał się z „Darem Pomorza", odbywającym wówczas również podróż dookoła świata. „Dar Pomorza" zaopatrzył Wagnera w liny, żagle, przyrządy nawigacyjne, żywność i t. p. oraz przeholował go przez Kanał Panamski do wybrzeży Pacyfiku. Na „Darze Pomorza" Wagner spotkał dwóch kolegów z gdyńskiego gimnazjum.

Po krótkiej podróży „Zjawa II" rozbiła się w czasie sztormu u wybrzeży wysp Galapagos (Żółwich), skąd Wagner, wykończony materialnie, lecz nie złamany na duchu, statkiem przybył do Ekwadoru — do portu Guayaquil — gdzie ze wzmożoną energią rozpoczął budowę yachtu „Zjawa III". Przebywał tam przeszło rok cały.

Ukończywszy budowę trzeciego z kolei yachtu, Wagner odpłynął z gościnnego Ekwadoru, udając się w dalszą drogę i poprzez wyspy Markizy, Samoa, Fidżii, Nową Kaledonię, Nową Zelandię dotarł do Australii, którą opłynął z południa, skąd poprzez archipelag Malajski i Karoliny dostał się do Japonii (port Nagasaki).



Z Japonii popłynął do Hong-Kong. Stąd poprzez Borneo, Sumatrę, Ceylon, oceanem Indyjskim, przez morze Czerwone i Suez dotarł do morza Śródziemnego — a dalej przez Gibraltar — zatokę Biskajską, płynął, „ku ukochanej" jak pisał „Ojczyzny wybrzeżom", opasując polską banderą cały świat wokoło. Wybuch wojny w 1939 r. zastał go w jednym z portów południowej Anglii, na parę tygodni przed ostatecznym ukończeniem podróży.

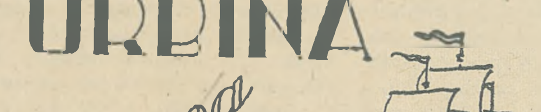
Niecodzienny — sportowy wyczyn Wagnera — tego samorzutnego ambasadora polskiej bandery na morzach świata całego — jest jeszcze jednym dowodem polskiego umiłowania morza i tężyzny duchowej naszej młodzieży.

Wagner powinien stać się symbolem polskiego harcerstwa morskiego. Nie znaczy to jednak, abym młodych zapaleńców morza zachęcał do porzucania szkoły, uciekania z domu i romantycznych podróży, które nawiasem mówiąc są obecnie niemożliwością,— chodzi mi tylko o Jego miłość do morza, bandery polskiej, silną wolę i nie ustraszoną odwagę.

Dla zapaleńców podobnych Wagnerowi, istnieje dziś dostępna dla wszystkich Państwowa Szkoła Morska w Gdyni i ośrodki morskie ZHP i Ligi Morskiej.

ANEGDOTY HISTORYCZNE

TURBINA Parsona



Gdy wynalazca angielski zaprojektował Admiralicji swój projekt pierwszej turbiny parowej, która jego zdaniem miała zrewolucjonizować całkowicie budownictwo okrętów wojennych, nikt nie chciał wierzyć, aby była możliwość zastąpienia żagli za pomocą jakichś — tam maszyn. Parson nie zrezygnował jednak z zamiaru przekonania Admiralicji angielskiej naocznie. Wraz z wybudowanym przez siebie i zaopatrzonym w swoją turbinę statkiem S/S Turbania czekał tylko na odpowiedni moment. Gdy dowiedział się, że Admiralicja przygotowuje wielką paradę morskiej floty, postanowił skorzystać z tej okazji.

Jakie było zdziwienie Admiralicji, gdy tuż przed rozpoczęciem parady, gdy wszystkie okręty stały gotowe do podniesienia żagli, jakiś mały stateczek pozwolił sobie na przepłynięcie wzdłuż uszykowanych kolosów i na zatrzymanie się na samym czele. Na rozkaz Komendanta Floty dwa najszybsze okręty podpłynęły natychmiast, aby ująć intruza. Na to tylko czekał Parson. Gdy okręty podpływały już, by schwycić statek na hol, puścił swoją maszynę i wymknął się tuż przed nosem. Zgromadzona na wybrzeżu publiczność mogła śledzić, jak mały stateczek bez żagli pozostawił za sobą daleko goniące go najszybsze z dotąd budowanych jednostek.

Ten wyścig przekonał Admiralicję, która natychmiast przyjęła projekt Parsona i zastosowała jego turbiny na swych okrętach.

Turbiny parowe Parsona stały się początkiem rozwoju dzisiejszych szybkich jednostek. **sas.**

Por. mar. Stanisław Talaga

Zakorkowanie portu gdyńskiego w 1939 r.

Skromne wspomnienie niniejsze ma uzupełnić historię walk wrześniowych 1939 r. stoczonych przez oddziały Mar. Woj. Spisując je, spełniam obowiązek wobec tych podoficerów i marynarzy, którzy w dniach 5—7 września 1939 r., pod obstrzałem artylerii pancernika „Schleswig Holstein", tak dzielnie wykonywali powierzone im zadanie, blokady portu gdyńskiego. Wyczyn ten był dziełem zaledwie 20 ludzi.

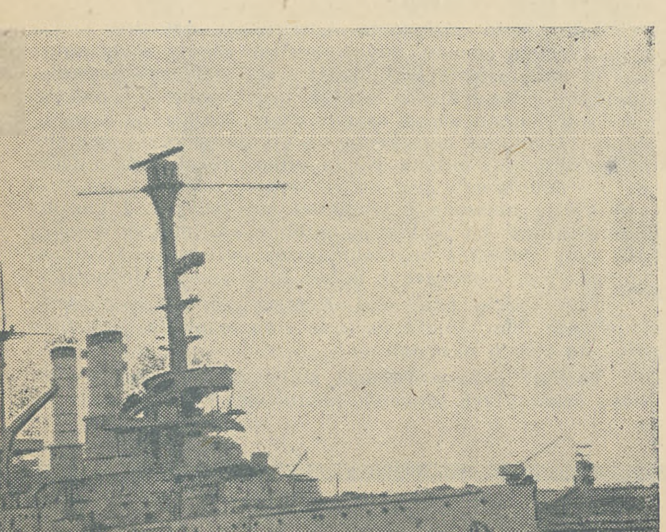
Ponieważ wróg coraz silniej dławił żelaznym pierścieniem garstkę obrońców Kępy Oksywskiej, zachodziła obawa wysadzenia desantu niemieckiego z morza. Wobec tego Sztab Mar. Woj. wydał rozkaz zakorkowania portu, aby uniemożliwić flocie niemieckiej jego wykorzystanie w czasie walk i później. O decyzji tej wiedzieli Niemcy, to też „Schleswig Holstein" ział ogniem swych potężnych dział pragnąc przeszkodzić w blokadzie.

Zespół, któremu powierzono dokonanie blokady składał się z oddziału minerów oraz oddziału ochronnego, liczącego 15 marynarzy, przeważnie z orkiestry Mar. Woj. Dowódcą całości był por. mar. Okoński Tadeusz (poległ później na Helu). W skład oddziału minerów pod dowództwem chor. Talagi Stanisława weszli: bosman Woźniak Józef, bosman Job Władysław i bosman Bednarczyk. Szefem oddziału ochronnego był bosmat Krysiński Józef. Do dyspozycji całości przydzielono holowniki „Ursus", „Tytan" oraz motorówkę pilota.

Prace zatapiania statków minerzy rozpoczynali o zmroku, a kończyli o świcie. W głównym wejściu do portu, gdzie obecnie leży „Gneisenau" zatopiono grecki parowiec „Caritas", któremu założono trzy ładunki 5 kg, by poszedł na dno.

Nie obyło się bez wesołych epizodów. Otóż bosm. Job po zapaleniu lontu na „Caritas" zbłądził wśród ciemności maszynowni. Dopiero na krzyk bosm. Joba jeden z marynarzy zapalił zapałkę, której światło wskazało bosmanowi drogę wycofania się przed niechybną śmiercią. Gdy schwycił żelazną drabinę nastąpił wybuch, słup ognia i masa żelastwa uniosła się do góry, by za chwilę opaść w okolicy wysadzonego ładunku.

Wrak „Schleswig-Holstein" w porcie gdyńskim.



Inna historia tym razem już weselsza, miała miejsce na polskim statku „Toruń" całkowicie załadowanym bunkrem. Z powodu wybuchu wojny nie wyszedł już na morze, lecz pozostał w porcie. Po eksplozji ładunku z materiałem wybuchowym zapalił się „Toruń". Zachodziła obawa, że pożar jaki powstał da Niemcom doskonałą orientację w strzelaniu artylerii, postanowiono więc ugasić pożar i wysłano w tym celu holownik „Tytan", który w krótkim czasie pożar stłumił. Pewien marynarz z „Tytana" nie mógł przeboleć szynek, wędlin a przede wszystkim spirytusu, które pozostały na „Toruniu", wszedł więc na statek i począł ratować co się da. Obładowany lubym ciężarem zamierzał wrócić na „Tytan", ale przy przechodzeniu wpadł do wody. Oczywiście, że z wędlinami i spirytusem ciężko mu było posuwać się, ale nic nie puścił nie chcąc stracić tak dobrych artykułów. Dopiero przy wyciąganiu go z wody stracił wędliny, lecz pozostała w jego ręku pięcio-litrowa bańka spirytusu.

Wreszcie jeszcze dziś śmieję się na wspomnienie, kiedy to w drugą noc przy blokadzie chcieliśmy przeholować elewator dla bunkrowania węgla „Elibor", który stał na kotwicy. W celu szybkiego oderwania go, założono na łańcuch kotwiczny 1 kg trotylu, by go przeciąć. Znajdowałem się wówczas na lądzię, w odległości około 100 metr. od wybuchu. Po wybuchu przebiega obok mnie cholernie zdyszany policjant i woła: „Panie uciekajmy, bo wyrżnął tutaj 28-o centymetrowy pocisk, a ja ledwie uszedłem z życiem".

Na końcu pragnę wspomnieć o załodze s/s „Toruń" i o jego dowódcy kpt. żeglugi wielkiej Mikułowskim Bolesławie, który zginął w niemieckim obozie. W chwili wejścia na statek, a nie ma czasu na ceregiele, oznajmiamy kapitanowi o rozkazie zatopienia jego statku, ten wychodzi krok naprzód i woła: „Co mój statek, którym 12 lat dowodziłem?.. Nie... nie można... nigdy"! Dopiero na stanowczą odpowiedź, że taki jest rozkaz, opuścił głowę i nie zabrawszy nawet wszystkich swych rzeczy opuścił statek. To samo działo się z całą załogą. Trzeba ich było zmusić do opuszczenia statku. Tak, to był przełom w życiu marynarzy — rozumiem ich. Opuścić okręt, z którym marynarz dzieli dobre i złe czasy, okręt, który go nosił na bezkresnych wodach mórz i oceanów. Nagle wyzbyć się go, porzucić i odejść.

Dużo widzieliśmy i dużo przeżyliśmy w tym krótkim czasie, ale intensywnym okresie blokady portu gdyńskiego. Praca minerów była niebezpieczna i ofiarna, zadanie trudne i ważne. Wywiązali się z niego w 100%, gdyż przyświecała im miłość Ojczyzny, Polskiego Morza i nienawiść do faszystowskiego najeźdźcy.

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

Plan reorganizacji holenderskiej Marynarki Wojennej. Plan stworzenia nowej holenderskiej Marynarki Wojennej, który zostanie urzeczywistniony w okresie do 1954 r. przewiduje utworzenie trzech czynnych eskadr i rezerw. W skład każdej eskadry będzie wchodził 1 lekki lotniskowiec, 2 krążowniki, 8 kontrtorpedowców, pływająca baza remontowa i tankowiec.

W ramach tego planu Holandia zamierza budować nowe okręty podwodne. 5-cio letni plan stworzenia lotnictwa morskiego przewiduje utworzenie 12 eskadr po 12 myśliwców i 20 samolotów transportowych. Koszty budowy nowych jednostek wyniosą 248.800 tysięcy guldenów, co stanowi 10% budżetu Holandii. Oprócz tego rząd holenderski prowadzi obecnie pertraktacje w sprawie zakupienia w Anglii lekkiego lotniskowca i 1 krążownika.

Barki zbudowane z kauczuku. Japończycy używali w czasie wojny barki (bez motoru) zbudowane z kauczuku. Barki te służyły do wywozu surowców z okupowanych terenów. Były obliczone na odbycie jednego rejsu i po wylądowanu w portach Japonii były wykorzystywane jako surowiec kauczukowy. Kauczuk przeznaczony do budowy barek podlegał poprzednio specjalnej obróbce.

Nowe angielskie lotniskowce. W 1945 r. w Anglii spuszczono na wodę szereg lotniskowców nowego typu, których dane nie zostały opublikowane. Jak podała amerykańska prasa, jeden z lotniskowców typu „Glory" posiada 23 tys. ton wyporności i 33 samoloty na pokładzie, oprócz tego zaopatrzony jest w silną artylerię przeciwlotniczą. Okręty tego typu wchodzą w skład floty Oceanu Spokojnego. W operacjach bojowych lotniskowce udziału nie brały.

Amerykański krążownik „Juno". Na początku bieżącego roku w USA spuszczono na wodę nowy krążownik „Juno" klasy **Oakland.** Krążownik noszący tę samą nazwę został zatopiony 13 września 1942 r. w rejonie Gwadalkanaru.

Nowy krążownik posiada 7.500 ton wyporności, szybkość jego wynosi 34 węzły. Uzbrojenie: dwanaście 127 mm dział. Jest on zaopatrzony w bardzo silną artylerię przeciwlotniczą, gdyż posiada 32 działka 40 mm i szesnaście 20 mm. Cała artyleria przeciwlotnicza jest kierowana przy pomocy najnowocześniejszych urządzeń radiolokacyjnych.

Wymiary: długość krążownika — 165,4 m, szerokość — 16 m, zanurzenie — 6,1m. Załoga liczy 597 ludzi (w tym 66 oficerów). W 1946 r. zostaną spuszczone na wodę jeszcze dwa krążowniki tej klasy.

Flota duńska po wojnie. Stary pancernik duński „Peter Kram" największy okręt duńskiej Marynarki Wojennej ma być po usunięciu uzbrojenia pocięty na złom. Z 6-ciu okrętów podwodnych zrabowanych przez Niemców „Laxen", zatonęła, podczas gdy pozostałe 5 są w tak złym stanie, że ich naprawa i użycie jest bardzo wątpliwe. 3 stare torpedowce zamienione na stawiacze min, a mianowicie: „Hajen", „Narhvalen" i „Sringeren", są w stanie nadającym się do użycia. Mają one obecnie dużo pracy przy oczyszczaniu przybrzeżnych wód duńskich, które są zapchane minami niemieckimi, jak również minami zrzutowymi pochodzenia angielskiego. Dwa poławiacze min 260 tonowe spuszczone na wodę w 1941 r. „Laaland" i „Lougen" zostały częściowo przebudowane. Dwa inne okręty tej samej klasy „Kvintus" i „Sixtus" oraz 35 letni stawiacz min nie nadają się do użytku.

Dwie kanonierki po 710 ton, których budowa została rozpoczęta w 1939 r. w stoczni kopenhaskiej mają być niedługo wykończone. Będą one nosiły nazwę „Hvitfeldt" i „Willemoes".

Wyjaśnienie „sukcesów" włoskich okrętów podwodnych. Osławiony w czasie wojny oficer włoskiej floty Comandor Enzo Grossi stanął obecnie wobec wyjaśnienia swoich „wspaniałych wyczynów". Podczas gdy faszystowskie radio w nadzwyczajnych meldunkach podawało olbrzymie sumy zatopionego przezeń tonażu sprawa ta w obliczu faktów wygląda nieco inaczej.

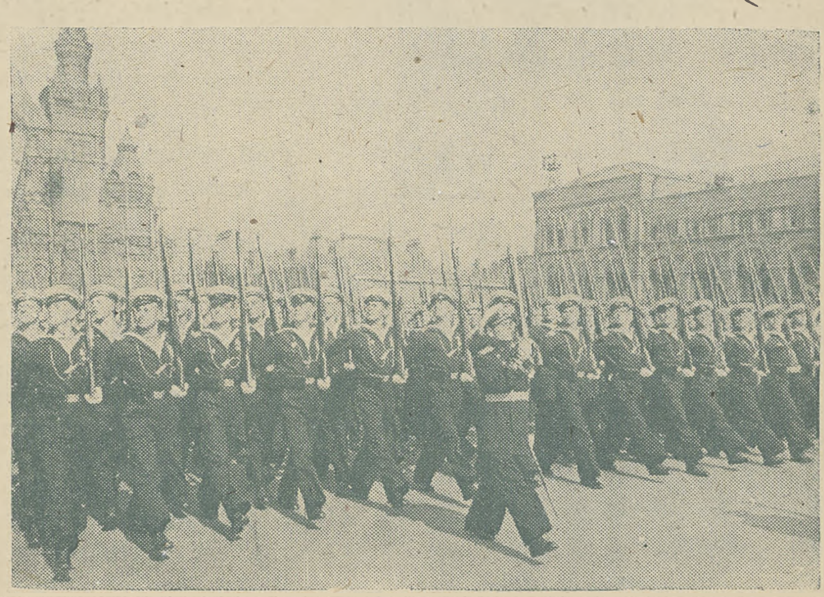
W maju 1942 r. Grossi obwieścił światu o zatopieniu amerykańskiego okrętu wojennego typu „Maryland" przy wybrzeżach Brazylii, wysadzając załogę na południowych wybrzeżach Ameryki. Byłoby wszystko w porządku, gdyby nie okazało się, że załoga pochodziła ze spokojnego handlowego statku angielskiego. Następny obwieszczony światu zatopiony okręt, tym razem typu Missisipi, zatopiony 4 torpedami u wybrzeży afrykańskich okazał się korwetą angielską HMS „Petunia". Dziś w kołach włoskich uważa się za nietakt dla marynarki wspominać imię nowoczesnego Munchausena.

Nowe muzea morskie w ZSRR. W Odessie organizuje się muzeum radzieckiej floty handlowej na Morzu Czarnym. Jak wiadomo czarnomorska flota handlowa narażona na ciągłe ataki Niemców, stawiała im zaciekły, bohaterski opór. W Sewastopolu otwarta została wystawa poświęcona pracom marynarzy — artystów radzieckiej Marynarki Wojennej.

W Leningradzie czynione są przygotowania do otwarcia Centralnego Muzeum Marynarki Wojennej. Muzeum będzie posiadało działy: rozwoju artylerii morskiej, minowo-torpedowy, nawigacyjny i nurkowy.

Podział floty włoskiej. Sojusznicza komisja ekspertów doszła do porozumienia w sprawie floty włoskiej. Postanowiono zostawić Włochom 15 jednostek morskich, w tej liczbie dwa przestarzałe pancerniki i 4 krążowniki.

Echa święta 1-majowego w Moskwie. Defilada radzieckich marynarzy na Placu Czerwonym.



OPRAWCY ze Stutthofu!



Z końcem kwietnia rozpoczął się w Gdańsku proces przeciwko godnym wychowankom Hitlera, obsłudze obozu koncentracyjnego w Stutthofie.

Oto niektóre postacie z tej galerii ludzi - zwierząt.

JOHN PAULS
OBERSCHARFUEHRER SS I KIEROWNIK KOLUMNY ROBOTNICZEJ WIĘŹNIÓW

Ten krwawy pies hitlerowski przez szereg lat był absolutnym panem życia i śmierci tysięcy naszych rodaków: mężczyzn, kobiet i dzieci.

Bił, katował i zabijał masowo bezbronnych i niewinnych ludzi. Na sam dźwięk jego nazwiska więźniowie drżeli. Ulubioną rozrywką tego zdegenerowanego zbira było wyrafinowane znęcanie się nad małymi dziećmi polskimi.



JENNY-WANDA BARKMAN
SS - FRAU I STRAŻNICZKA OBOZU STUTTHOF

„Opiece" tej blond bestii powierzano zazwyczaj transporty żydowskich więźniarek. Ona to przeprowadzała wśród nich sławne „selekcje", wydzielając najmłodsze i najstarsze na śmierć w komorach gazowych. Nad swymi ofiarami znęcała się bez litości. W czasie całej bezprzykładnie krwawej kariery, jej kobiece serce ani razu nie drgnęło ludzkim odruchem.

Przypatrzcie się jej z bliska - to Jenny-Wanda Barkman, godna towarzyszka John Paulsa, córka narodu panów — kobieta niemiecka.



JÓZEF REITER
KAPO I POSTRACH OBOZU STUTTHOF

Własnoręcznie uśmiercił kilkadziesiąt osób. Zabijał uderzeniem kija lub pięści. Powalonym ofiarom miażdżył obcasami twarze i klatki piersiowe.

Przyjrzyjcie się dobrze jego wąskiej twarzy psychopaty, upiornym rysom i zbrodniczym oczom. Tacy ludzie - zwierzęta stawali się najwierniejszymi pachołkami faszyzmu, gdyż jedynie w jego zatrutej ideologii znaleźć mogli ujście dla swych okrutnych i brutalnych instynktów.

ŁAWA OSKARŻONYCH NA CHWILĘ PRZED OGŁOSZENIEM WYROKU

Za plecami tych trzech walkirii ciśnie się skrwawiony tłum widm najokrutniej zamęczonych i pomordowanych więźniów.

SS-Frau Gerda Steinhoff nie odczuwa ciężaru ich obecności. Zapamiętajcie sobie jej cyniczny uśmiech. To jest uśmiech dzisiejszych Niemiec, które nie żałują swych zbrodni, lekceważą zwycięzców i czekają na odwet.



CZY WIECIE, ŻE...

...w ataku na Pearl Harbour brało udział około 300 samolotów japońskich, i że w wyniku tego ataku zostało zatopionych 5 okrętów liniowych, trzy kontrtorpedowce, dwa okręty pomocnicze — że uszkodzonych zostało trzy okręty liniowe, trzy kontrtorpedowce i że zginęło dwa tysiące Amerykanów, a tysiąc zostało rannych.

...O. R. P. „Garland" był po O. R. P. „Burza" drugim okrętem polskim, który przekroczył równik.

...przed wojną Kanada posiadała 15 okrętów wojennych i 1700 marynarzy, w styczniu zaś 1944 r. jej flota liczyła 700 okrętów i ponad 80.000 marynarzy.

...m/s „Batory" wkrótce po upadku Francji przewiózł z Anglii do Australii 500 brytyjskich dzieci.

... pierwszym oficerem, który zginął w tej wojnie był śp. komandor por. Szystowski, że pierwszy okręt, który zatonął w tej wojnie — to był O. R. P. „Mazur", że pierwszy U-boat zatopiony w tej wojnie został przez O. R. P. „Błyskawica" dnia 7-go października 1939 r., że pierwsza walka między okrętami podwodnymi była na Morzu Północnym 20 czerwca 1940 roku, gdy O.R.P. „Wilk" zatopił U-boat w stanie pół zanurzonym.

...w 1942 r. Marynarka Wojenna Brytyjska patrolowała codziennie 80 tysięcy mil szlaków, trałowała na przestrzeni 14.000 mil i zatrudniała 250.000 ludzi tylko w zadaniu eskorty.

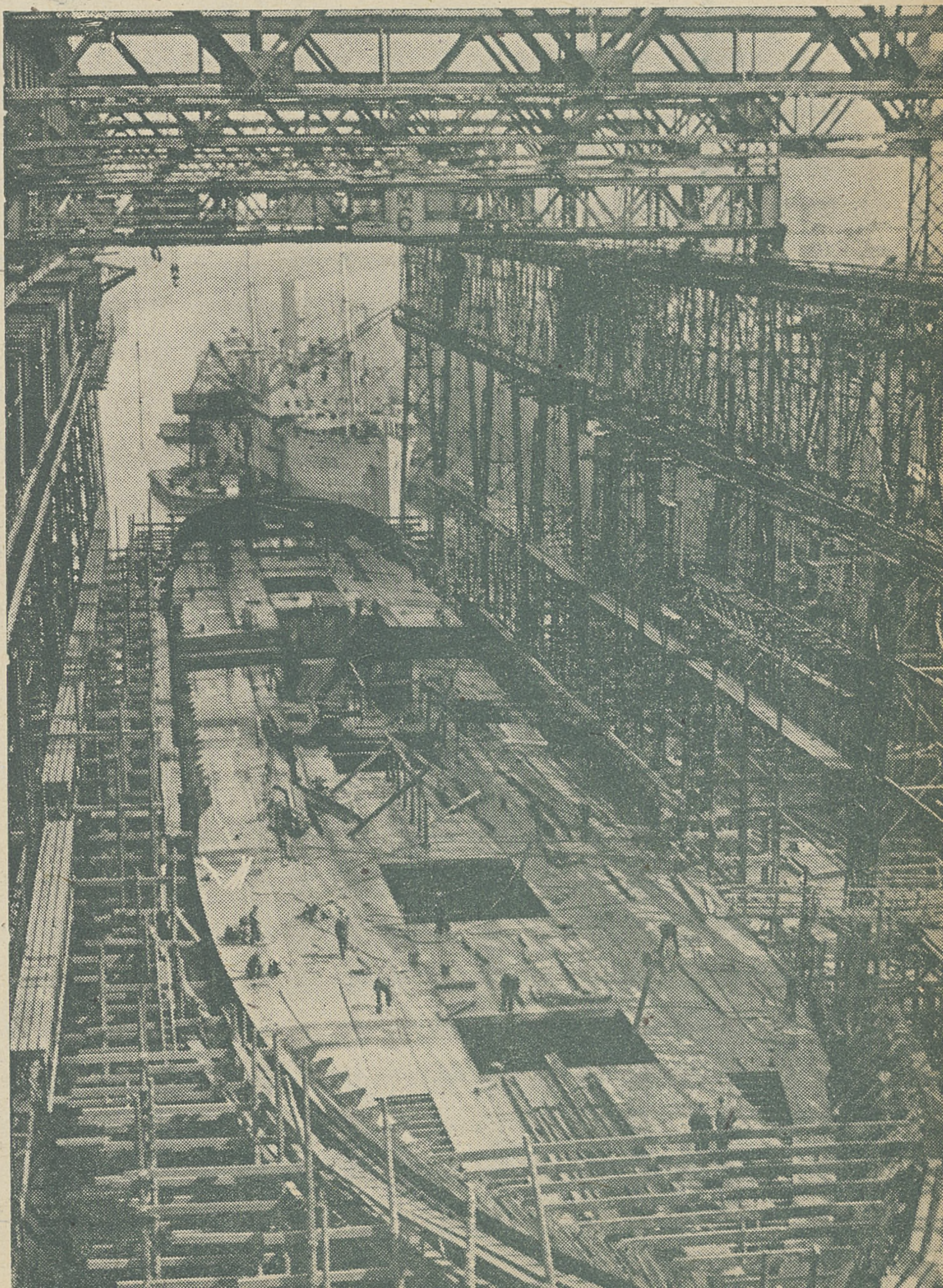
...w okresie drugiej wojny światowej Wojenna Marynarka Brytyjska postawiła 263.000 min na wodach europejskich, Niemcy również 263.000, a Włosi w środkowej części Morza Śródziemnego 50.000 min.

...Wojenna Marynarka Brytyjska posiadała w czasie wojny 100 orkiestr, z których 70 było zaokrętowanych.

...w czasie drugiej wojny światowej trałowano miny w wewnętrznych kanałach przy pomocy samochodów.

W. K.

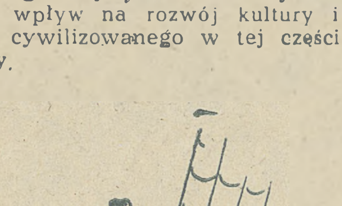
„Narodziny" wielkiego statku towarowego w stoczni.



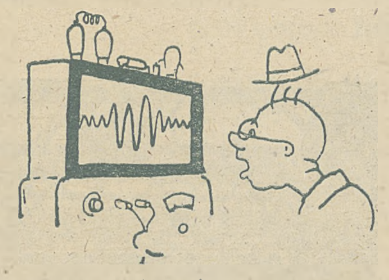
Czy wiecie, że ......



...już Kolumb podczas swej trzeciej podróży do Ameryki zauważył ciepły prąd zatokowy, zwany z angielskiego Golfstromem. Przy wybrzeżu Norwegii płynie on z szybkością zaledwie 10, a następnie 5 mil na dzień, lecz w pobliżu swego „źródła", przy brzegach Florydy osiąga szybkość 70 mil na dzień. W 1513 roku podróżnik hiszpański Ponce de Leon dotarłszy do cieśniny, dzielącej Florydę od Kuby, nie mógł płynąć dalej w kierunku zachodnim, mimo pomyślnego wiatru, tak silnym był nurt Golfstromu. Zdobywcy Ameryki Środkowej Hiszpanie często wykorzystywali jego „nośność" w podróżach powrotnych do Europy. Dzięki Golfstromowi również możliwym było odkrycie Szpicbergów i Nowej Ziemi, wysp, położonych na dalekiej Północy — już w 1596 roku. Statystyki zbiorów w Norwegii wykazują wyraźnie zależność ich od stopnia ciepłoty Golfstromu, który przynosząc Wielkiej Brytanii i zachodniej Skandynawii łagodniejszy klimat wywarł wielki wpływ na rozwój kultury i życia cywilizowanego w tej części Europy.



...co to jest syrena? Każdy marynarz zna syrenę okrętową. Głos jej wprawdzie nie jest miły dla ucha, lecz podczas mgły, gdy statek znajduje się na pełnym morzu, często chroni przed katastrofą. Ale syrena syrenie nie równa... W starożytności znano inne syreny, których głos był o wiele milszy dla ucha ludzkiego, lecz przynosił ze sobą zgubę. Grecy wyobrażali je sobie, jako kobiety o ciele ptaka, nie zaś jako pół-kobietę pół-rybę z herbu Warszawy. Czarownym śpiewem zwabiały one żeglarzy na swoją wyspę, by wyssać z nich krew. Przebiegły Odysseusz zatkał woskiem uszy swoich towarzyszy, siebie zaś kazał przywiązać mocno do głównego masztu. Nacierpiał się biedak, lecz uwodzący głos syren przebrzmiał bez echa. Czasy się zmieniają. Dziś tylko głupiec zatyka na morzu uszy na głos syreny, naturalnie — okrętowej.



...nazwę fal sejsmicznych daje się falom morza, powstałym pod wpływem wstrząsów dna morskiego. Dzieli się je na dwa rodzaje: podłużne i poprzeczne. Pierwsze przypominają fale dźwiękowe i rozchodzą się w morzu z szybkością głosu w wodzie, t. j. około 1500 metrów na sek. Okręty odczuwają je jak wpadnięcie na mieliznę. Tym tłumaczy się fakt, że czasem okręt donosi o tego rodzaju nieszczęściu, choć... znajduje się kilkaset lub nawet parę tysięcy metrów ponad dnem morza. Podłużne fale sejsmiczne są następstwem zwykłego trzęsienia ziemi, poprzeczne natomiast powstają wskutek wybuchu podwodnych lub przybrzeżnych wulkanów. Przypominają one fale przypływu morskiego na wielką skalę. Szybkość ich zależy od głębokości morza. W miejscach, gdzie morze jest głębokie na 200 metrów, fale te posuwają się z szybkością 160 km na godz. Na wschód od Filipin, na głębokości 10.000 metrów szybkość ich posuwania się dochodzi do 1.200 km na godzinę. Fala sejsmiczna wywołana wybuchem wulkanu Krakatoa w Indiach Holenderskich 26—27 sierpnia 1883 roku, osiągając najwyższą wysokość 35 m, przeszła cały Ocean Indyjski i Atlantycki, docierając do brzegów Anglii. W roku bieżącym trzęsienie dna morskiego zanotowane zostało w rejonie wysp aleuckich, na południe od Alaski — 1-go kwietnia, lecz nie na prima aprilis. Powstałe owego dnia trzy fale sejsmiczne, wysokie na 10 metrów w odstępach dwudziestu minut zalały zachodnie brzegi wysp Hawajskich, wyrządzając duże szkody. 10.000 ludzi zostało bez dachu nad głową, 300 zginęło w tej niespodziewanej powodzi.

O

...na 14 największych portów świata 10 położonych jest na wybrzeżu oceanu Atlantyckiego?

O

...w roku 1846, a więc równe sto lat temu, Europa połączona została z Ameryką pierwszą regularną linią okrętową, obsługiwaną przez parowce „Ocean Steam Navigation Co".

O

...że na przełęczy marchockiej w pobliżu Nowosybirska, portu radzieckiego na morzu Czarnym, w okresie trzech miesięcy zimy przez 87 dni wieje wiatr przechodzący często w huragan, a przez pozostałych 7 dni szybkość jego nie przekracza 15 m na sekundę. Dlatego miejsce to nazwano biegunem „wiatrów". Uczeni nie posiadają jeszcze przyrządu, który by im pozwolił określić najwyższą szybkość wiatru wiejącego na przełęczy marchockiej, a statki w porcie noworosyjskim muszą być zawsze dobrze zakotwiczone — na wszelki wypadek.

Gdynianie, skarżący się na częste gwałtowne wiatry w swoim mieście mogą się więc pocieszyć, gdyż wiatr gdyński zadawala się na ogół jedynie zrywaniem kapeluszy...



...większość wysp fryzyjskich, należących do Niemiec i Holandii, kilkaset lat temu była częścią lądu stałego? Dopiero burza w 1362 roku, przerywając niskie i torfiaste przesmyki, zamieniła je w wyspy.

O

...Kamerun na 2300 lat przed Rogozińskim odkryła kartagińska ekspedycja handlowa pod dowództwem kapitana Hanno? Dowody prawdziwości tego twierdzenia dostarcza nam jego dziennik okrętowy.

Ponieważ dzicy mieszkańcy Kamerunu nazwani są w nim „Gorillai", francuski podróżnik Savage odkrywszy w Gabunie w 1847 r. nowy gatunek małp nazwał je — gorylami.

E. Martuszewski

SKRZYNKA POCZTOWA

Lachowski Stanisław, Szczecin. Zapytania w tej sprawie należy skierować do Sztabu Głównego Mar. Woj. wydział organizacyjno-mobilizacyjny.

Mietek z Lublina. Szkołą morską marynarki handlowej jest istniejąca już od dawna Państwowa Szkoła Morska w Gdyni (ul. Morska 83). Szkoła trwa trzy lata. Ukończenie jej po odbyciu praktyki kwalifikacyjnej daje prawo otrzymania dyplomu oficera marynarki handlowej.

Warunki przyjęcia: wiek — od 16 do 20 lat, mała matura oraz zdanie egzaminu konkursowego (głównie z zakresu matematyki). Żadne dodatkowe warunki nie są brane pod uwagę. Służba wojskowa ulega odroczeniu do czasu ukończenia szkoły. PSM na żądanie wysyła szczegółowe prospekty.

Bogdan Białkowski, Lublin. Wiersze Wasze wykazują niewątpliwie zdolności. niestety, do „Marynarza Polskiego" nie nadają się.

Stanisław Banasik. Serdecznie dziękujemy za miły list i życzenia. Wiersze Wasze są zbyt liryczne, jak na miesięcznik marynarski. Zdążyliście już zresztą pewnie zauważyć, że wiersze drukujemy tylko w wyjątkowych wypadkach.

Józef Tomas, Białożewin. Drogi Kolego, za list dziękujemy. Ponieważ zasadą naszą jest walić prawdę prosto z mostu, musimy zakomunikować Wam z żalem, że wiersze Wasze żadnej wartości literackiej nie posiadają. Natomiast przepojone są szczerą miłością do morza, co pozwala przypuszczać, że z czasem będziecie dobrym marynarzem. Niestety, termin zaciągu ochotniczego do Mar. Woj. już minął i musicie czekać na ogłoszenie nowego zaciągu.

Jabłoński Jerzy, Sosnowiec. Najlepiej zażądać wprost prospektu Państwowej Szkoły Morskiej (Gdynia, ul. Morska 83). Ogólne informacje znajdziecie wyżej — w odpowiedzi, udzielonej Mietkowi z Lublina.

Ryszard Wijasiński, Kraków. List Wasz sprawił nam prawdziwą przyjemność. Cała redakcja „Marynarza" serdecznie dziękuje za miłe słowa. Pierwszy numer „Marynarza" poleciliśmy wysłać.

J. Zygmunt. Szkoły jungów w Polskiej Marynarce nie ma, prawdop. powstanie ona na jesieni. Natomiast w Postominie istnieje Centralny Ośrodek Morski (C. O. M.) stworzony specjalnie dla młodzieży. Wszelkich informacji na ten temat należy zasięgnąć bezpośrednio w Głównym Zarządzie Ligi Morskiej (Warszawa, ul. Widok Nr 10).

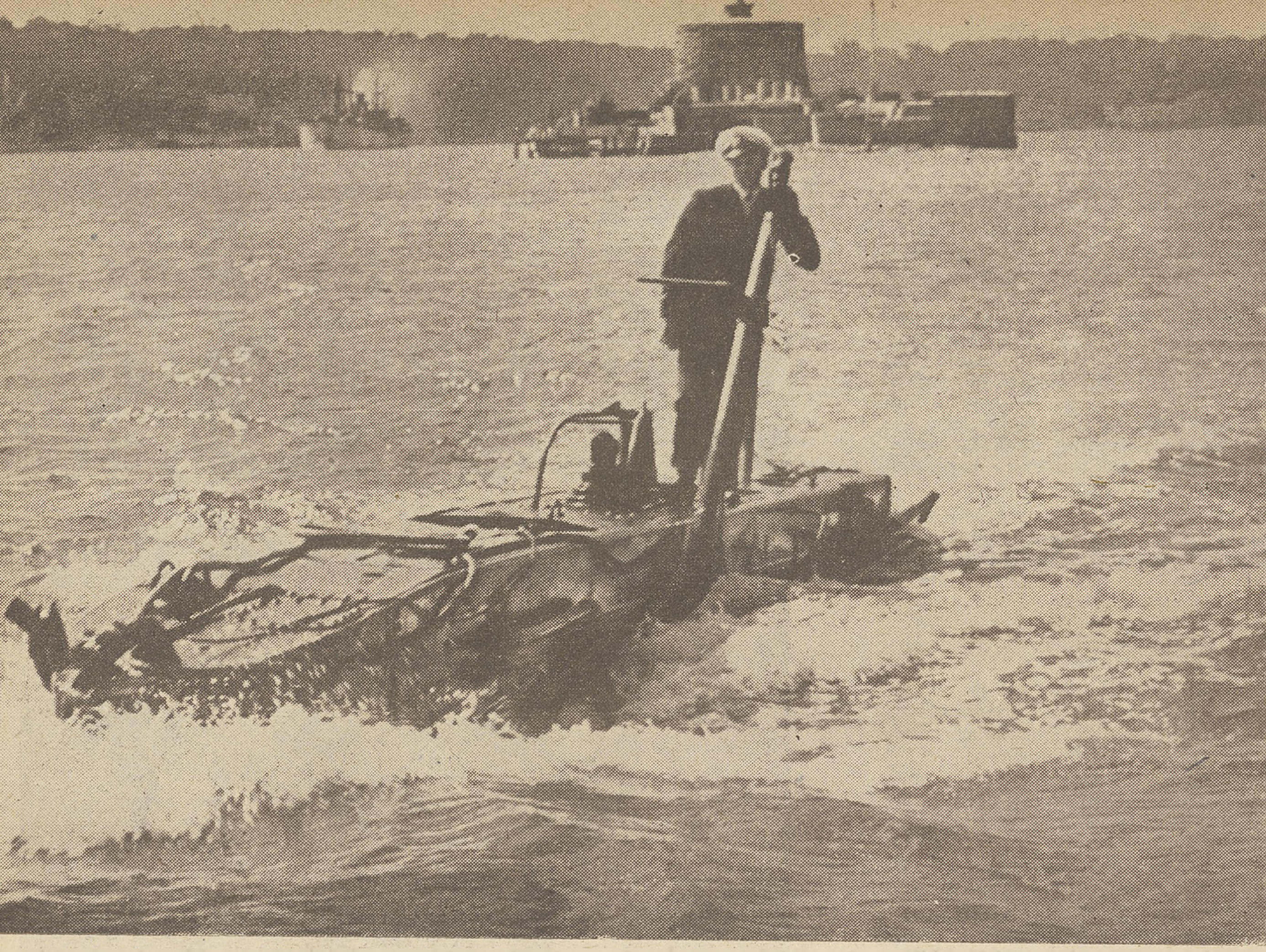
(Ciąg dalszy na str. nast.)



Kolorowi żołnierze z Nigerii, którzy walczyli w szeregach brytyjskiej Zachodnio-afrykańskiej Dywizji na froncie w Burmie, powracają do swojej ojczyzny na pokładzie jednego z okrętów transportowych. Murzyn zrobił swoje — murzyn może odejść...

Wkrótce powróci do Kraju wielki transatlantycki statek pasażerski M/S „Batory"





Jedna z będących w służbie mar. brytyjskiej lilipucich łodzi podwodnych na pełnej szybkości.

Skrzynka pocztowa

(Dokończenie)

Jan Piechulski, Toruń. Fachowość jest jedynie kwalifikacją, która daje pierwszeństwo przy wstępowaniu do Marynarki. Brak fachowości nie stanowi bezwzględnej przeszkody. Zależy to zresztą od zakresu corocznego zasięgu ochotniczego do Mar. Woj. W roku bieżącym zaciąg ochotniczy do Mar. Woj. został już zakończony.

L. Niedbała, Zdrojowiec. Katalogu, o jaki Wam chodzi, nie posiadamy, ale wszystkie te wydawnictwa możecie znaleźć w każdej księgarni „Czytelnika". Sprawę prenumeraty przekazaliśmy administracji.

Jerzy Baliński, Sosnowiec. Był to polski okręt podwodny „Sęp", który po powrocie ze Szwecji, wymagał remontu. Obecnie zawędrował do stoczni i drugi „zwierzak" — ścigacze są już gotowe.

J. Działkowski, Poznań. Nie możemy odpowiedzieć na żadne z Waszych pytań, ze względu na obowiązującą nas tajemnicę wojskową.

Czytelnik z Dęblina. Wiersze drukujemy tylko w wyjątkowych wypadkach, dlatego przeprowadzamy bardzo surową selekcję nadesłanego materiału. Wasz wiersz do druku jeszcze się nie nadaje.

Zdzisław Snatowski, Warszawa—Praga. Na razie nie wykorzystamy, ale wiersz nie jest pozbawiony wartości. Za miłe słowa dziękujemy.

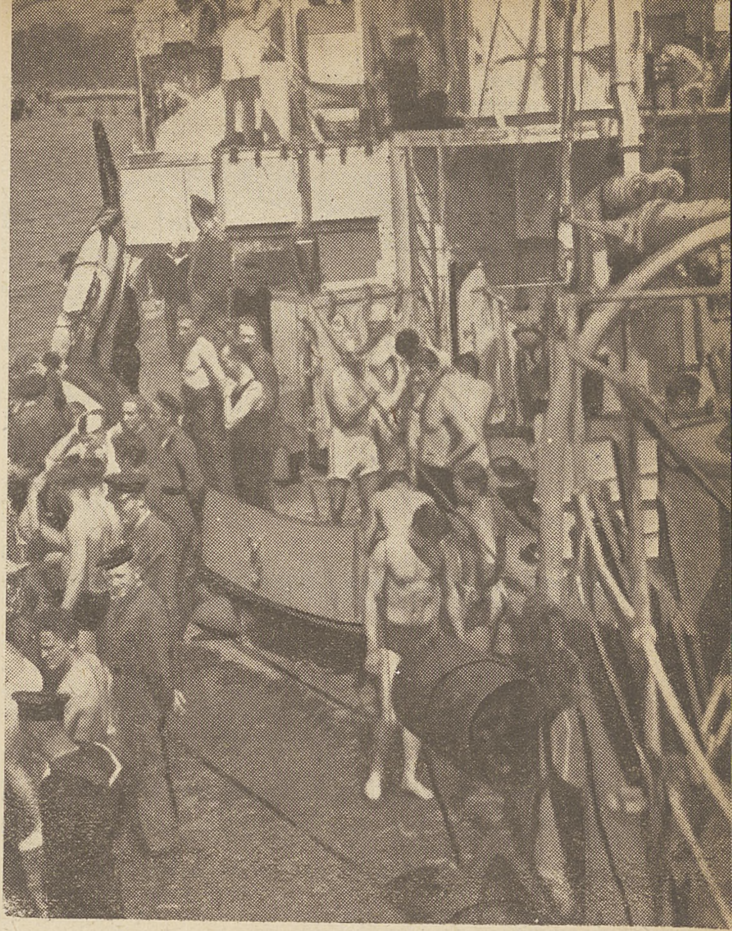
Jan Piechulski, Pabianice. „Marynarza" należy zaprenumerować w najbliższym urzędzie pocztowym. Pierwszy numer poleciliśmy wysłać. W Gdyni istnieje Państw. Szkoła Morska (ul. Morska 83), która na żądanie wysyła prospekty.

Z karty żałobnej



Ś.p. mat EDWARD NIZIOŁEK

zginął w dniu 15.5.1946 w Świnoujściu z rąk zbirów—wrogów społeczeństwa. Niech mu ziemia piastowska lekką będzie



Załoga O.R.P. „Piorun" korzysta z postoju w jednym z portów i zażywa kąpieli.

Z zagranicznych szkół „wilków morskich"



U góry: wychowankowie szkoły morskiej im. Admirała Nachimowa w Leningradzie na porannym apelu

Kadeci brytyjskiej marynarki handlowej wyruszają z Portsmouth w 3-miesięczną podróż ćwiczebną. W głębi widać okręt admiralski Nelsona „Victory"



Nasz felieton

August Bęc-Walski* na wybrzeżu



„Tam jest dobrze, gdzie nas nie ma" — pomyślał sobie któregoś dnia pan August Bęc-Walski znudzony dłuższym pobytem w Krakowie, gdzie jakiś tam „Przekrój" wziął jego osobę jako temat do swych „dowcipuszek".

Po pełnej wojowniczości atmosferze krakowskich kawiarni, bujna jego



natura zapragnęła nagle świeżego morskiego powietrza i dlatego właśnie pan August zamierzał czas jakiś spędzić na Wybrzeżu, gdzie jego kuzyn, dawny właściciel majątku „Gorzkie Żale" miał obecnie wcale nieźle prosperujący sklep z damską bielizną.

Licząc się z tym, że podróż z Krakowa do Gdyni potrwa mniej więcej tydzień, pan Bęc-Walski już na dwa tygodnie przedtem zawiadomił rodzinkę o swym zamiarze. Ostatnio jednak wszystko działo się inaczej, niż to przewidywał pan August. Również i wbrew oczekiwaniom „jak na złość" pociąg przyszedł punktualnie.

Wybrzeże nie było bynajmniej panu Augustowi obce. Jeszcze dawniej, przed wojną odbywał często musztrę „zwracając się frontem do lasu", „frontem do wsi", a między innymi także i „frontem do morza". I ten właśnie ostatni „front" był najmilszy. Siedziało się wtedy panie dzieju w Zopottach i poznawało się folklor kaszubski w miejscowym kasynie.

Tym razem Wybrzeże sprawiało raczej przykre wrażenie. To, że port był zniszczony, to jeszcze głupstwo— „trudno wojna"... Znacznie gorszym zjawiskiem było to, że rzeczywiście ruch w portach wzmagał się z każdym dniem i ślady odbudowy były coraz znaczniejsze. Obserwując nawet tę pracę nad odbudową, pan August zastanawiał się w duchu, czy rzeczywiście warto w przededniu wojny aż tak się mordować. Stosunkowo najkorzystniejsze wrażenie wywoływał Sopot. Tu nawet najbardziej zmęczony człowiek mógł wypocząć do woli. Co drugi dom był „domem wypoczynkowym". Wzdłuż cienistych alei spacerowały eleganckie damy,



przywiązane za pomocą smyczy do zgrabnych i gustownych piesków. Niemal że w każdym domu były trzy bary, dwie kawiarnie i jedna restauracja, które właściwie zostały już dawno zlikwidowane, jednakże krnąbrna publiczność nadal je odwiedzała.

Myliłby się jednakże ten, kto by przypuszczał, że pan August przybył na Wybrzeże wyłącznie dla wypoczynku. Niemal że jednocześnie z chwilą zakończenia wojny obudziła się w nim dawna żyłka rycerska (nieco przytępiona od ostatniego polowania w Białowieży) i pan Bęc-Walski skonstatował, że w gruncie rzeczy jest bardzo wojowniczy i nawet żałował w duchu, że wojna tak szybko się zakończyła bez jego wyraźnego udziału. Od tego jednak czasu polubił wszystko, co chociażby z nazwy przypominało mu wojnę i dlatego postanowił podczas pobytu na Wybrzeżu, zawrzeć bliższy kontakt z Marynarką i to właśnie Wojenną. Po wycieczkach krajoznawczych w kawiarniach natknął się w piwiarni na dwu marynarzy żywo dyskutujących ze sobą. Przysiadł się obok na ławce i zasłoniwszy się gazetą słuchał uważnie.

— Właściwie o co chodzi w tym referendum?

— Widzisz, będziesz mógł odpowiedzieć na trzy pytania..

— Z nawigacji czy z mechaniki?

— Frajer, chodzi o ogólnopaństwowe zagadnienia.

— E! To co ja się na tym znam...

— Na tych pytaniach na pewno będziesz się znał. Wiesz, jakie ma być pierwsze: — Czy parlament ma być jednoizbowy czy dwuizbowy?

— Jasne, że jednoizbowy. Bo po jakie cholere ma być aż w dwu izbach, kiedy i tak mieszkań nie ma...

— No tylko nie udawaj wariata. I tak jest dość bęcwałów bez ciebie!

Pan August nerwowo przetarł binokle chusteczką. Tymczasem dyskusja toczyła się dalej.



— Drugie pytanie dotyczy tego czy chcesz, żeby ziemie nad Odrą i Nysą należały do Polski?

— Też pytanie, jaki wariat by tego nie chciał?

* P. August Bęc-Walski, to osławiony przedstawiciel „propagandy szeptanej", występujący co tydzień w krakowskim tygodniku „Przekrój".

Ponieważ p. Bęc-Walski zyskał już sobie swoistą popularność w całej Polsce, zapraszamy go dziś na łamy naszego pisma, czego — jak sądzimy — redakcja „Przekroju" nie weźmie nam za złe.

Tym razem pan Bęc-Walski skrzywił się aż nadto wyraźnie.

— Panie ładny, co się pan tak krzywisz? Nie podoba się? — A pan to jak będziesz głosował?

— Ja... ja — zaczął nieśmiało pan August — na wszystkie pytania odpowiem „tak" o ile...

— O wiele co?

— O ile tylko treść tych pytań zmienią. Ale czegóż to panowie tak się tym interesują — przecież wojsko chyba nie ma prawa głosować!

— Ooo! A do czegóż to ma prawo wojsko jeśli łaska?

— Wojsko to zbrojne ramię narodu — wyrecytował pan August — znaczy to, że panowie stoicie na straży i będziecie bić gdy zajdzie potrzeba...

— Aha, gdy „zajdzie potrzeba" — znaczy się uważam że zachodzi potrzeba...



Jeden z marynarzy podniósł się, robiąc niezbyt zachęcający gest, lecz w tym momencie rozległ się potężny wybuch. Wszyscy spojrzeli przez okno. Opodal szarostalowe trawlery sunęły cicho po powierzchni morza, wyławiając miny. Właśnie jedną z nich rozbrojono gdzieś za Oksywiem. Kiedy marynarze odwrócili się, pana Augusta już nie było.

Jeszcze tego samego dnia wyjechał najbliższym pociągiem do Krakowa i nazajutrz w jednej z kawiarni, robiąc niezmiernie tajemniczą minę, opowiadał swym zaufanym:

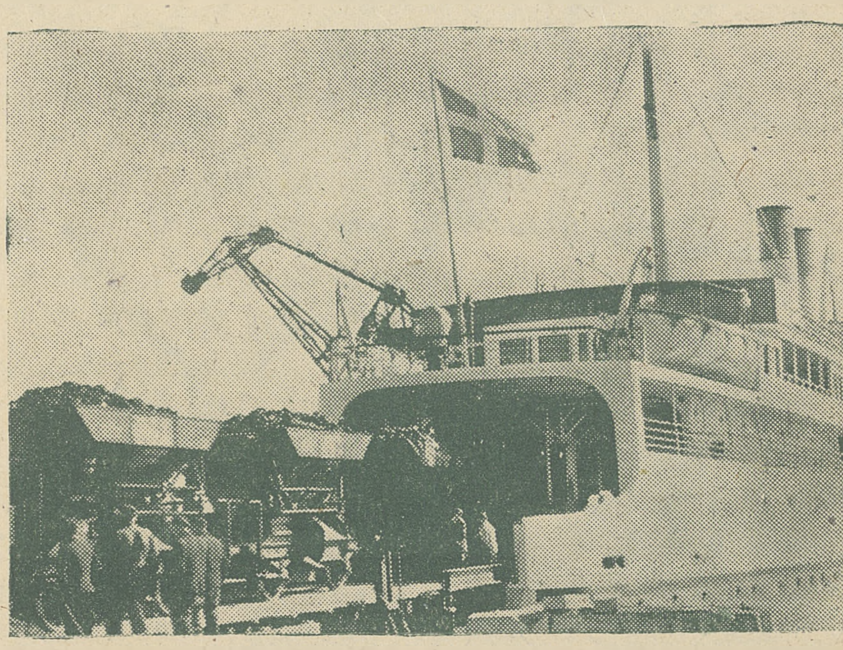
— ...Więc wszystko się sprawdza, tak jak mówiłem. Wojsko się buntuje, nawet sam o mało nie padłem ofiarą zamieszek. Na szczęście angielskie okręty podpłynęły pod brzeg i zaczęły ostrzeliwać i tłum się rozpierzchnął. Sam widziałem...

bis.

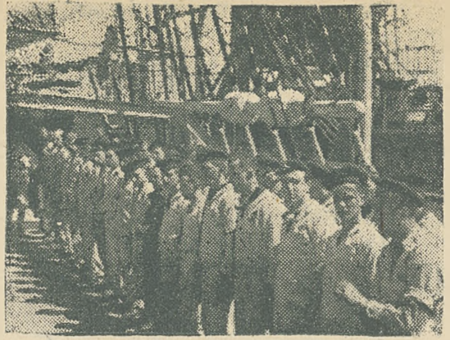
POCIĄG NA MORZU

Zdawałoby się, że to niemożliwe: połączenie kolejowe między Warszawą i Sztokholmem! A jednak...

Od kwietnia rb. została rozpoczęta stała bezpośrednia komunikacja kolejowa między Polską i Szwecją. Dwa razy w tygodniu kilkanaście wagonów wjeżdża w porcie gdyńskim na prom szwedzki „Drotting Victoria", który skolei odpływa do Sztokholmu.



Pierwsza po wojnie podróż „DARU POMORZA"



Uczniowie Państw. Szkoły Morskiej przy porannej zbiórce na pokładzie „Daru Pomorza"



Na statku szkolnym Państwowej Szkoły Morskiej „Dar Pomorza" czynione są obecnie gorączkowe przygotowania do pierwszej po wojnie podróży, którą statek wraz z uczniami odbędzie na trasie: Kopenhaga — Plymouth — Marsylia — Gibraltar — Malta — Southampton — Goeteborg — Gdynia. Czas podróży określony jest od 20 lipca do 20 października.

W połowie bież. miesiąca „Dar Pomorza" udaje się na krótko do Sztokholmu celem odmagnetyzowania.

Dowódca statku jest kapitan ż. w. Stefan Gorazdowski.

Załogę statku stanowi 137 osób, w tym 101 uczniów z pierwszego kursu wydziałów Nawigacyjnego i Mechanicznego.

O zdrową myśl wojenno morską

(*Początek na str. 4-ej.*)

na lądzie, nie zmienia faktu, że istnieje ziemia na której walczy żołnierz, morze, a na nim marynarz, wreszcie nad obydwoma w powietrzu wisi lotnik.

Ten podział nie będzie naruszony chociaż, jak wszystko, ciągle ulega ewolucji i jak w tym wypadku, komplikacji. Małe morze, na przykład, potrzebuje obecnie zupełnie innego zestawu floty niż rozlewny ocean. Flota morza zamkniętego i nierozlewnego przy dzisiejszym poziomie broni, które uniemożliwią jej ewentualne przejście przez wąskie cieśniny, upodobni się do floty morza wewnętrznego, czyli musi się składać wyłącznie z małych okrętów. Szczupłość wymiarów małego morza, zastosowanie komórki fotoelektrycznej w radarze oraz względy ekonomiczne, powinny skłonić dzisiejsze wysiłki morskie do wprowadzenia lotnictwa w jak najszerszym zakresie do jego obrony. Może ono w warunkach Bałtyku, przy dzisiejszym poziomie technicznym, zostać głównym elementem siły zbrojnej morskiej. Lotnictwo jest tańsze od marynarki, samoloty budowane są seryjnie, załogi lotnicze szkolą się szybciej i taniej od okrętowych, lotnictwo morskie może być użyte nad lądem (nie musi ono koniecznie składać się z wodnosamolotów) wreszcie straty w lotnictwie są mniej bolesne, bo nie tak liczne.

Wszystkie te, nawiasem tylko przytoczone, argumenty, nie wyczerpują bynajmniej zalet, a nawet supremacji lotnictwa, jako przynajmniej równorzędnego z flotą elementu morskiej siły zbrojnej małego zamkniętego morza w nowym ujęciu uzasadnionym doświadczeniami ostatnich zmagań.

Musimy sobie jasno zdać sprawę, że Mar. Woj. R. P. będzie niczym więcej, przynajmniej na przeciąg najbliższego dziesiątka lat, jak częścią morską północnego skrzydła armii zwróconej twarzą na zachód, a więc w bezwzględnym dzisiejszym pojęciu, tą siłą zbrojną styku wielkiego frontu lądowego i małego zamkniętego morza, która będzie miała nader mało cech rasowej marynarki. Naszym głównym zadaniem będzie zaginanie skrzydła armii ku zachodowi (pochód przez Cyrenaikę armii alianckiej), co będziemy wypełniać lotnictwem przystosowanym do walk morskich ,małą flotą i wojskami wybrzeża.

Sześćdziesięciomilionowy przeciwnik nasz w wyniku jakichś nieprzewidzianych posunięć i koncepcji politycznych zawsze może w stosunkowo krótkim czasie emanować większą siłę lądową, jakieś podniesione do kwadratu „Grenzschutz'y" z doby Powstania Wielkopolskiego, które nagle zagrożą nam jako siła lądowa. Nie należy bowiem przypuszczać, aby prędko pozwolono im stworzyć regularną pełną siłę zbrojną z ostatnim dzisiaj dla jego struktury geograficznej członem — marynarką, skoro nie zdołał nawet stworzyć jej we właściwej skali już w ubiegłej, a nawet poprzedniej wojnie.

Gdy więc osiągnięty zostanie etap pierwszy, musimy z kolei przygotować się na odosobnioną wojnę regularną w przewidywaniu dalszych stosunków z naszym zachodnim sąsiadem. W stadium następnym przygotowań wojennych musimy przystosować naszą marynarkę do zabezpieczenia sobie bałtyckich dróg morskich, ich ochrony oraz kontroli i niszczenia dróg morskich przeciwnika. Już na tym etapie musimy stworzyć marynarkę o szerszym cokolwiek zakresie, marynarkę nie pozbawioną klasycznych cech morskości i pełnomorskiego wyszkolenia jej załóg. W najogólniejszych zarysach kośćcem jej floty będą siły podwodne wybitnie zwiększone w stosunku do marynarki z okresu pierwszego.

Wreszcie trzecim, dalszym już kolejno następującym etapem, będzie stworzenie tych warunków struktury i rozmiarów naszej morskiej siły zbrojnej na Bałtyku, które dadzą suwerennemu dwudziestokilkomilionowemu państwu, opartemu jak nigdy szeroko o morskie wybrzeże ,odpowiedni ciężar gatunkowy w jego polityce pośród współmieszkańców niecki morza Bałtyckiego. Skład floty takiego państwa będzie dyktowany zbrojeniami sąsiadów, oddźwiękiem jego miejsca w wielkiej polityce wybiegającej może poza cieśniny i wąskie wyjście z zamkniętego małego morza, wreszcie wykładnikiem jego pozycji gospodarczej.

Nie zapominając o tym szczytowym punkcie na razie co najwyżej w ramach wyszkolenia sztabowego personelu morskiego, winniśmy kroczyć najszybszym pochodem do osiągnięcia pierwszego etapu — dać Naczelnemu Dowództwu granitowe prawe skrzydło.

Odradzającemu się przemysłowi zwłaszcza ciężkiemu, nigdy nie będzie łatwiej, jak od chwili startu nastawić się i przystosować do wymogów technicznych marynarki. Trzeba mu jednak jasno sprecyzować jej potrzeby.

Niezbędne nastawienie i wyszkolenie lądowe personelu morskiego nie powinno być żadną miarą osiągane kosztem wyszkolenia morskiego, a wobec jego stosunkowej nieliczności w odniesieniu do personelu lądowego tym lepsza, wszechstronniejsza i bezwzględniejsza selekcja.

S. MIESZKOWSKI
kmdr. ppor.

„Dalmor" rozpoczyna połowy na Morzu Północnym

Jednym z największych bogactw mórz są ryby. Rokrocznie rybacy państw, których brzegi omywają morza, zdobywają miliony kilogramów ryb najprzeróżniejszych gatunków, które wnoszą nieoceniony wkład do gospodarki aprowizacyjnej tych państw. Po krótkim okresie odbudowy rybołówstwa morskiego przybrzeżnego i Polska rozpoczyna eksploatację dalszych mórz. W tym celu powołane zostało Przesiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor" o kapitale państwowo-spółdzielczym. W tych dniach przedsiębiorstwo „Dalmor" otrzymało pierwszy trawler rybacki zakupiony w Anglii. W czasie podróży do Gdyni trawler, noszący dotychczas nazwę „Castor", przeprowadził już pod polską banderą połowy na Morzu Północnym i przywiózł do Gdyni większe ilości ryb.



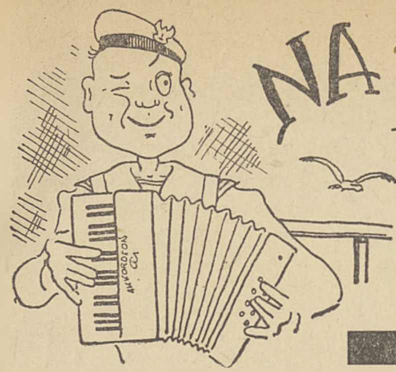
Na zdjęciu widzimy wyładunek ryb z trawlera i sortowanie ich.

Pierwszy polski trawler rybacki po krótkim postoju w Gdyni i przeprowadzeniu odpowiednich formalności, wyrusza na połowy na Morzu Północnym, z których przywiezie w przybliżeniu do 50 ton ryb morskich. (Taki jest przeciętny połów podczas jednego rejsu).

Jeszcze w roku bieżącym tabor „Dalmor'u" powiększy się do kilkunastu trawlerów i lugrów, zamówionych już na stoczniach angielskich. Następny trawler zakupiony również w Anglii, przybędzie w najbliższym czasie.

W miarę wzrostu połowów dalekomorskich, ryby morskie będą dostępne dla wszystkich pracujących, na Śląsku, w Łodzi, w odbudowującej się Warszawie oraz dla ludności zniszczonych terenów kielecczyzny.

NA WESOŁEJ FALI



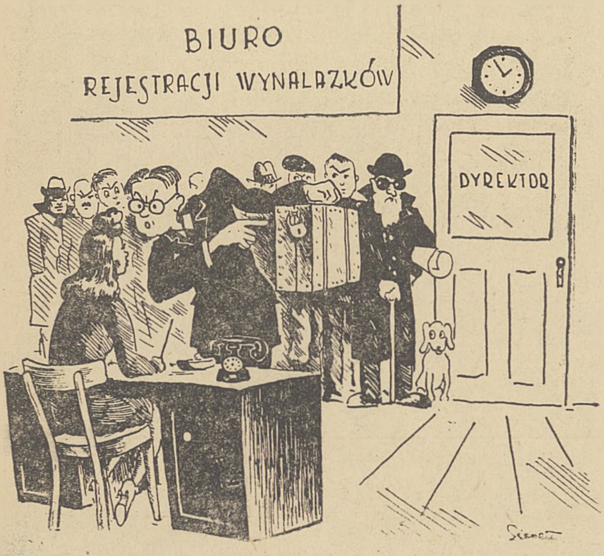
UCIESZYŁ SIĘ

— Do diabła, potrzebuję na gwałt 300 złotych i nie wiem, skąd je wziąć!

— Bardzo się z tego cieszę, bo już myślałem, że poprosisz mnie o pożyczkę.

TEATR MARYNARZA ANGAŻUJE AKTORÓW

— Tak... hm... no, marynarzu Cymbalski... i cóż wy jeszcze potraficie prócz naśladowania lotu ptaków?

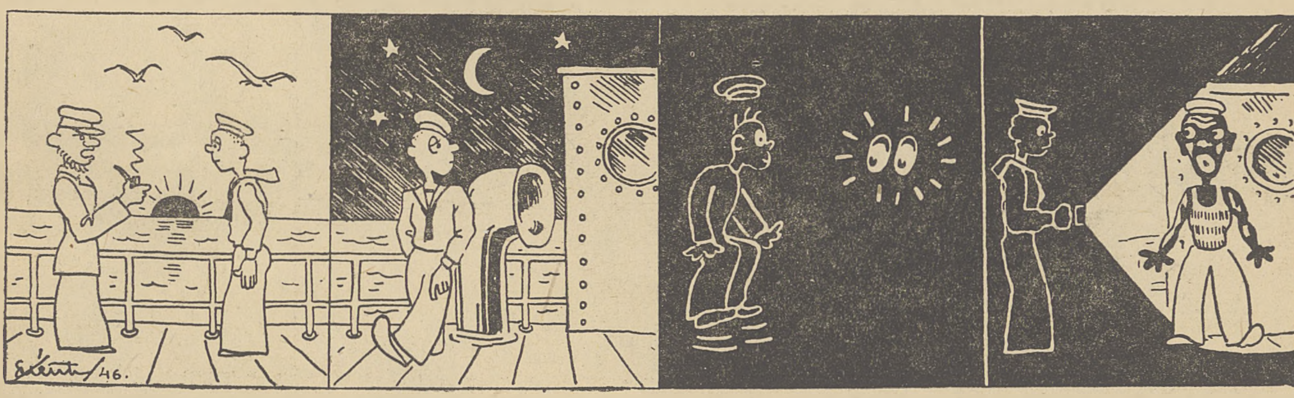




GROŻBA

— Proszę pani. Mam tutaj nowy typ bomby zegarowej. Radzę pani wpuścić mnie do dyrektora przed godziną 2.03.

Przygody Kubusia-Marynarza



— Dziś więc, Kubuś, już od zmroku
Nocna wacha wam przypadnie
Wszystko bacznie mieć na oku
No i spisać mi się ładnie.

Wacha nocna nieprzyjemna
I w gwiaździste nawet noce
Cóż dopiero gdy noc ciemna
— Mimo woli człek dygoce.

Nagle, cóż to? Duchu święty!
Kubuś oczy w ciemność wlepia
Włosy — w górę, dusza — w pięty
Błyszczą w mroku czyjeś ślepia!

Błysk latarki w mrok rzucony
Wnet rozprasza cień koszmarny
Blaskiem światła przerażony
Stoi Bimbo jak noc czarny...

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 45 zł, półroczna 80 zł. Prenumerata ulgowa dla jednostek wojskowych i instytucyj społ. — kwartalna zł. 30.—, półroczna zł. 50.—. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.
Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 85 mm 35,— zł. **Cena egzemplarza 15 zł.**



Rozminowywanie portu